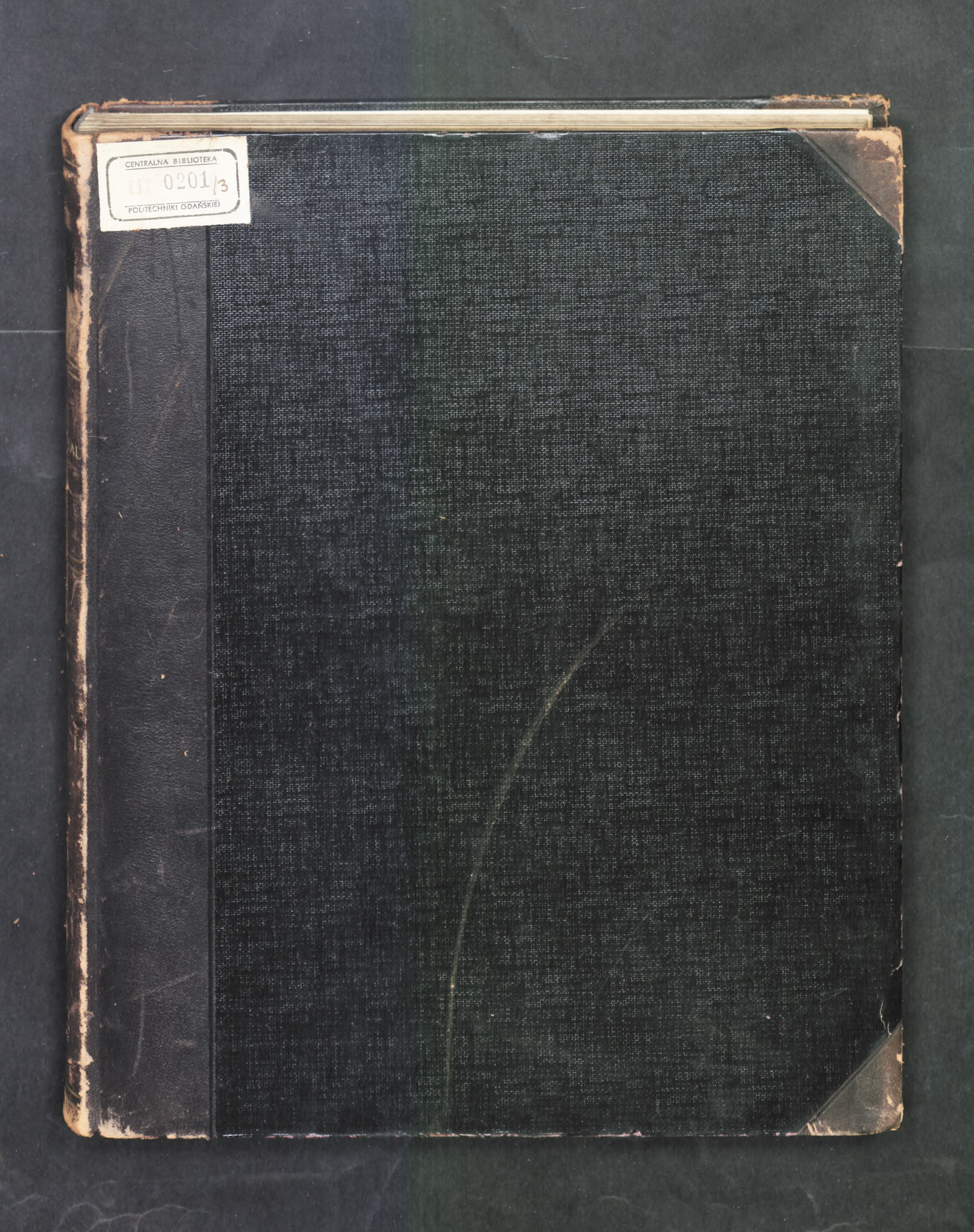
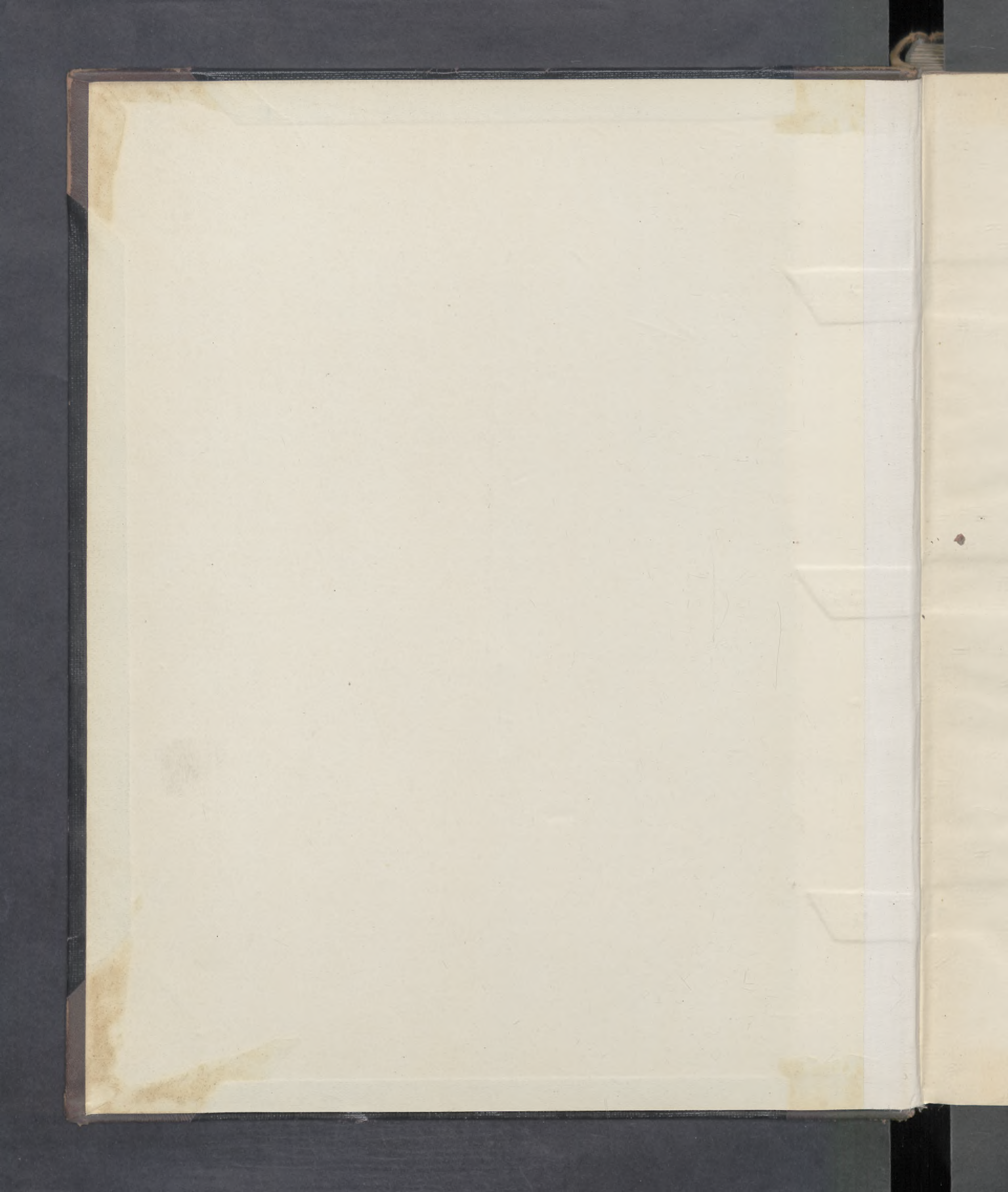
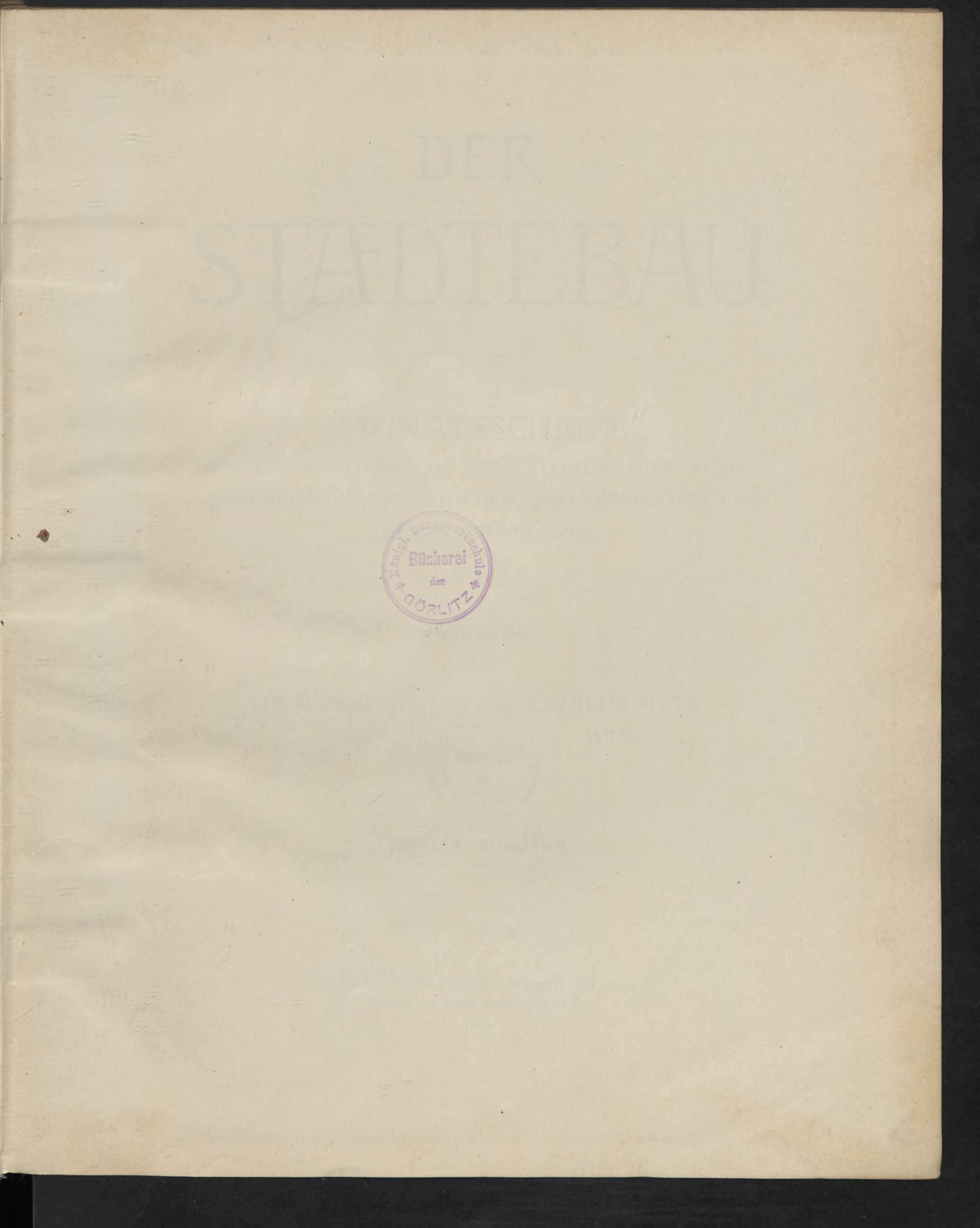
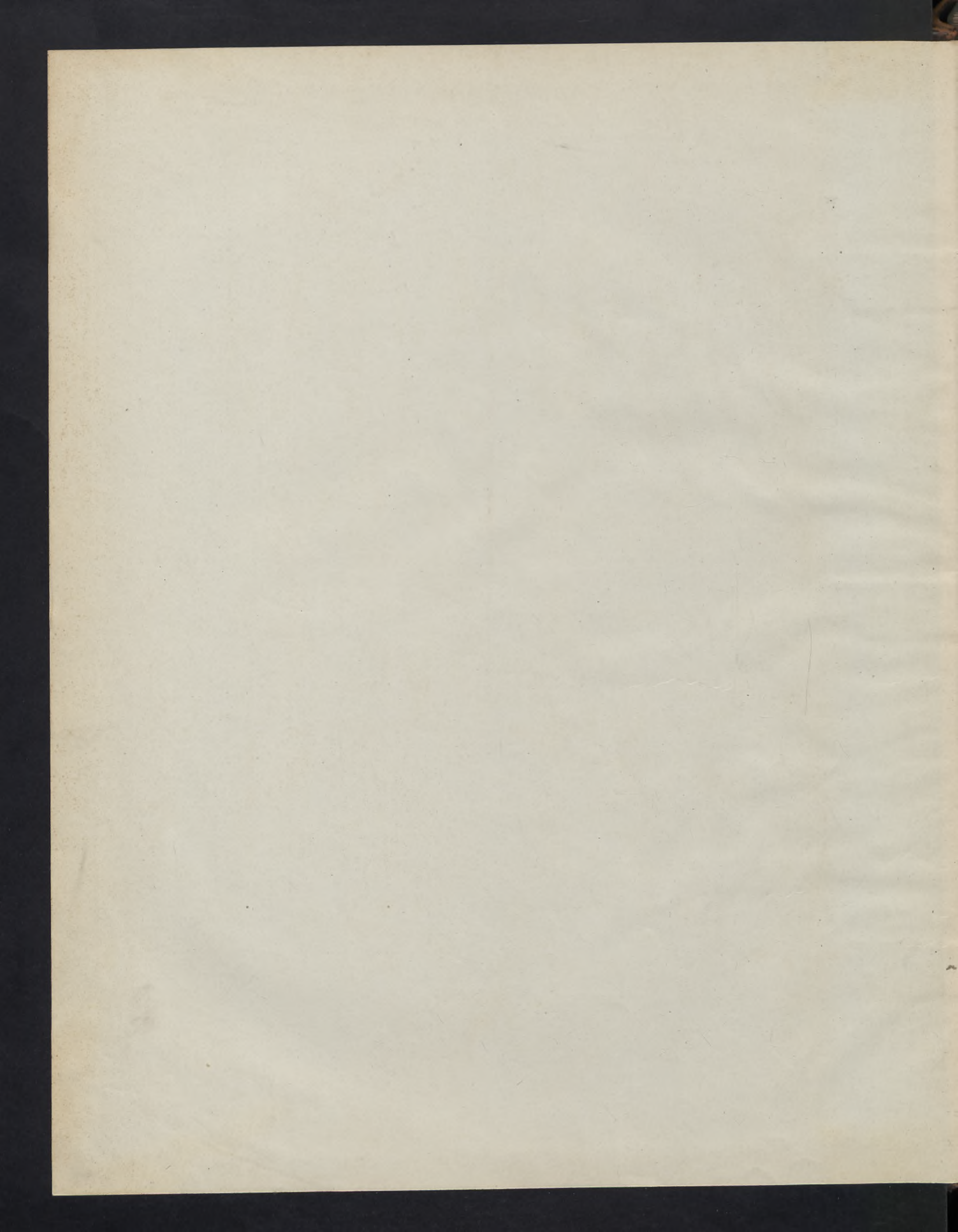


CENTRALNA BIBLIOTEKA
0201/3
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ


DER
STÄDTEBAU
1906







DER STÆDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN.

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN. WIEN.

DRITTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W. 8, MARKGRAFENSTRASSE 35.
1906



Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. KLEINE MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VI. LITERATUR.

VII. VERSAMMLUNGEN UND KONGRESSE.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

TAFELN.

Städtebilder (Straßen-, Platz- und Parkbilder).

Straßen-, Platz- und Parkanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbsentwürfe.

Arbeiterkolonien.

TEXTABBILDUNGEN.

Städtebilder (Straßen-, Platz- und Parkbilder).

Straßen-, Platz- und Parkanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbsentwürfe.

Arbeiterkolonien.

MITARBEITER.

3. Jahrgang 1906 1. Heft



ZUM NEUEN JAHRGANGE.

Vorab sei allen Mitarbeitern, die im verflossenen Jahre wieder der Zeitschrift ihre Gunst zugewendet haben, bestens gedankt; nur mit ihrer eifrigen Beihilfe kann das Ziel erreicht werden, dem Herausgeber wie Verleger zustreben. Die Spuren der damit entfachten Bewegung lassen sich im Wetteifer fast aller Fachblätter verfolgen, öfter als jemals Städtebaufragen zu behandeln.

Doch bleibt noch viel zu tun übrig. Fast jeder Erlaß einer neuen Bauordnung rückt dem Architekten die Notwendigkeit vor Augen, sich mehr als bisher mit Dingen zu befassen, die ihm zwar scheinbar fernliegen und zweifellos auch lästig fallen, die aber von so einschneidender Bedeutung für die Bebauung, für das Straßen- und Stadtbild zu sein pflegen. Nur dadurch kann es gelingen, das einseitige Übergewicht schematischer Vorschriften der Hygiene und Verwaltung auszugleichen. Diesem Zweige des Städtebaues werden wir daher fortan eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden. Und ähnlich verhält es sich mit der Aufstellung von Bebauungsplänen, die wenigstens in Norddeutschland fast durchweg, aber auch darüber hinaus noch vielfach den städtischen Tiefbauämtern, Verkehrstechnikern und Landmessern allein obliegt. Wir freuen uns deshalb, im kommenden Jahre wieder eine Anzahl Bebauungspläne veröffentlichen zu können, die auch künstlerischen Anforderungen in hervorragender Weise entsprechen. Es war vorauszusehen, daß unser Programm in manchen Kreisen als eine Verletzung ihrer Interessen empfunden würde. Vorurteilsfreie Männer werden jedoch zugeben müssen, daß es eigentlich unnatürlich war, den Architekten, dem doch schließlich der Aufbau der Stadt zufällt, von der Mitarbeit bei der Festlegung ihres Grundrisses auszuschließen. Dies war nicht immer der Fall und, daß es auch in Zukunft nicht mehr der Fall sein möge, dem gilt eben unser Bestreben. Es kommt also auf eine Verständigung unter den Beteiligten an, und haben die Landmesser namentlich keine Ursache, im Schmollwinkel zu stehen, wie die bisher veröffentlichten Beiträge von Abendroth, Börje, Bornhofen und Strinz beweisen. Und die Tiefbauämter können mit zur Zerstörung des Aberglaubens beitragen, als ob Baubeamter und Architekt feindliche Brüder sein müßten.

Enger gedenken wir noch die Beziehungen zur Gartenkunst und zur Denkmalpflege zu knüpfen. Ferner hoffen wir, Volkswirte und Sozialpolitiker zu Worte kommen zu lassen und schließlich auch die für die Lage der Städte wichtigen meteorologischen, geographischen und geologischen Fragen zur Erörterung zu bringen, um den vielgestaltigen Städtebau in allen seinen Zweigen fördern zu helfen, zu einem einheitlichen Kunstwerke als dem Kulturausdruck unserer Zeit zusammenzufassen.

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE FÜR DIE AUFSTELLUNG STÄDTISCHER BEBAUUNGSPLÄNE.*)

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Stadtgründungen und Stadterweiterungen sind in erster Linie rechtliche und volkswirtschaftliche Vorgänge — denen Gesetzgebung und Verwaltung gerecht zu werden haben. Besonders die vielseitigen wirtschaftlichen Fragen geben den Gemeinden manch harte Nuß zu knacken. Damit zum Teil verquickt folgen die gesellschaftlichen und volksgesundheitlichen Rücksichten — endlich die technischen und baupolizeilichen Maßnahmen. All dies zusammen macht den Städtebau aus. Es wäre aber ein Irrtum, anzunehmen, darin bestehe auch die Städtebau**kunst**! Denn in der Tat handelt es sich schließlich hierbei um eine Kunst! Freilich hat der Städtebauer dem Bebauungsplane gegenüber nicht, oder doch nur selten, etwa die Stellung eines Architekten, der aus seinem Geiste ein einheitliches Werk schafft; er kann beim Entwurfe nur Möglichkeiten vorbereiten, bei der Ausführung nur anregend, leitend wirken. Doch aber ist seine Tätigkeit, oder sollte es wenigstens sein, eine künstlerische, er muß **Bilder schauen**, sich den Schwung der Fluchtlinien, den Aufbau der Häuserreihen, die Gruppierung der Straßenecken, den Schluß der Platzwandungen vorstellen, mit starker Einbildungskraft Form und Farbe der zukünftigen Bebauung, Masse und Umriß der öffentlichen Gebäude, Anlage und Aufstellung eines Brunnens oder Denkmals voraussehen. Wird ihm nachher auch in sein Gemälde manch fremder Pinselstrich hineingesetzt, ihm auch manch guter Zug seiner Phantasiestadt verdorben, so wird er doch um so weniger Luftschlösser bauen, je mehr er die wirklichen Baubedürfnisse, die gewohnten Bauweisen im Auge gehabt hat. Es kommt dabei weniger auf die Einzelheiten an, als auf die Wirkung im ganzen, wozu der Städtebauer den Rahmen zu liefern, für den Grundriß und für den Aufbau gewisse Fingerzeige und auch Zwangslagen zu geben hat; zur Ausfüllung und zur Ausgestaltung im einzelnen sind dann viele berufen, die um so besseres leisten werden, je mehr sie ihre Werke dem Gesamtplane einzuordnen verstehen. **Insofern** hängt das Gelingen in letzter Linie vom Zufall, d. h. von den gerade bauenden Personen ab, von der Absicht und Einsicht der Bauherren sowohl, als besonders von dem künstlerischen Verständnisse und Vermögen der Baumeister. In der Vergangenheit war einmal fast jeder Handwerksmeister auf seine Art ein Künstler; heute steht ein mehr baugeschäftliches Unternehmertum im Vordergrunde und selbst der idealer gesinnte Architekt vermag sich oft nicht protzenhaften Ansprüchen der Bauherren zu entziehen. Dem Architekten beiden gegenüber zu einem größerem Einflusse zu verhelfen, ist ein Ziel, das gegenwärtig mit allen Kräften anzustreben versucht wird.

Die Baukunst ist **keine** Nutzkunst im landläufigen Sinne; einem neueren Ästhetiker Dr. Alt folgend, ist der Gebrauchszweck eines Bauwerkes nur die **Voraussetzung** zur architektonischen Schöpfung — die Idee des Bauwerkes liegt in der **Vorstellung seines Zweckes**. Für die Baukunst gibt es also auch Ideale zu realisieren. So bilden die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und gesundheitlichen Grundlagen des Städtebaues lediglich Voraussetzungen zur schöpferischen Tätigkeit des Städtebauers, der seine Aufgabe um so besser löst, je schärfer er die verschiedenartigen Zwecke erfaßt hat, um zu einer möglichst vollkommenen Zweckmäßigkeit zu gelangen, je stärker die Gestaltungskraft seiner Seele ist, um diese Zweckmäßigkeit auch zum Ausdrucke zu bringen, d. h. Schönes zu schaffen. Die Städtebaukunst hat also dasselbe Ziel, wie die Baukunst überhaupt, ihre Aufgaben sind aber heute vielfach andere, als früher.

Die mittelalterliche Stadt war ein in sich geschlossenes Kunstwerk. Kirchen und Tortürme beherrschten das Stadtbild; die Bebauung stufte sich der sozialen Schichtung der Einwohner entsprechend ab — ein Hügel war sicherlich mit einem hervorragenden Bauwerke gekrönt. Heute ist mit den Stadtmauern mancher Turm gefallen und an seine Stelle der Dampfschornstein getreten; nur der Wasserturm ist noch als beherrschendes Motiv zu verwenden. Die Kirchen, an sich schon kleiner als die stolzen Gotteshäuser des Mittelalters, versinken in der höher, und zwar zu einer ziemlich gleichmäßigen Höhe gestiegenen Bebauung. Berg und Tal sucht die moderne Verkehrstechnik möglichst auszugleichen.

Rathäuser werden wie ehedem gebaut, wenn auch viel weitläufiger, die Amtshäuser der Zünfte sind durch Verwaltungsgebäude der Genossenschaften, Tuchhallen und Käsehallen durch Markthallen, die Zunftstraßen durch Warenhäuser, Fleischbänke durch Schlachthöfe usw. ersetzt, die an kunstvoll geschmiedeten Armen hängenden Aushängeschilder durch oft aufdringliche Reklamebilder. Die Speicher, die man früher in bestimmten Stadtteilen zusammenbaute, stehen heute durcheinander; dazu sind Fabriken gekommen, Kasernen für das Heer und was fast für jede Stadt eine Hauptsorge bildet, die Schulhäuser; sodann Krankenhäuser, öffentliche Badeanstalten, Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, Straßenreinigungs- und Feuerwehrkasernen, die sozialen Anstalten (Arbeiter-Kaffee- und Speisehallen usw.). Der gesteigerte Verkehr, die Freizügigkeit fördern das Entstehen von Miethäusern, die gewerbsmäßig hergestellt werden; das ruhige Bürgerhaus, der Familienbesitz sind im Schwinden begriffen; denn die Bedingungen zum Bau eines eigenen Hauses, zur Begründung einer festen Heimstätte sind ungünstigere geworden. Gewaltige Änderungen sind also eingetreten und haben den heutigen Städtebau zu einer neuen Aufgabe gemacht. Da kann es denn nicht Wunder nehmen, wenn diese vielseitige, durch die Beleuchtungs-, Wasserversor-

*) Nach einem Vortrage auf dem Brandenburgischen Städtetage zu Cottbus, 1904.

gungs- und unterirdische Entwässerungsanlagen, durch Straßenbahnen usw. verwickelte Aufgabe nicht gleich vollkommen gelöst wurde, zumal die Gemeinden nicht mehr, oder wenigstens nur noch zum Teil Herren über den städtischen Baugrund geblieben sind.

Es wäre nun ungerecht, wollte man das Innere einer mittelalterlichen, so anheimelnden Stadt mit den vor der früheren Umwehrung sich ausbreitenden, oft nüchternen neuen Stadtteilen unmittelbar vergleichen. — Verhältnisse und Maßstäbe sind eben andere; doch auch abgesehen davon, wird man bald finden, daß fast alle diese Stadterweiterungen sich nach derselben Schablone vollzogen haben, einer Schablone, die allerdings bereits in den fürstlichen Städtegründungen des 17. und 18. Jahrhunderts mit der Einführung des Miethauses vorbereitet war. Die Straßenbreite schwankt mit wenigen Ausnahmen nur zwischen engen Grenzen, die Straßenlänge kann meist bis ins Unendliche fortgesetzt werden, die Straßenwandungen sind durchweg parallel, die Straßenecken fast alle gleichmäßig verbrochen, die Straßenkreuzungen einfache Überschneidungen, die nur da, wo Schrägstraßen einen Knotenpunkt im Straßennetze bilden, sich zu sogenannten Sternplätzen auswachsen usw. Zwei Faktoren sind es namentlich, die zu einem vom mittelalterlichen so gänzlich verschiedenen Plansysteme geführt haben — der Verkehr und die Volksgesundheit. Die Frage, die ich zunächst beantworten möchte, ist nun die, müssen diese beiden Faktoren gerade zu der geschilderten Lösung, oder können und sollten sie nicht zu einer besseren führen, die uns nicht allein alle die nackten praktischen Einrichtungen des modernen Lebens, sondern auch das Gefühl ihrer Zweckmäßigkeit und ihre Annehmlichkeiten mit Behagen genießen zu können, bietet!? Schon diese Frage schließt die Antwort in sich, daß da mit einem Schema nichts zu machen sei!

Bevor man an die Erweiterung der Stadt, an die Erschließung neuen Baugeländes herantritt, wird man sich immer die Frage vorzulegen haben, für wen sollen Wohnungen beschafft werden, für den Arbeiter oder den wohlhabenden Mann, für den Beamten oder den Gewerbetreibenden; hier muß die Statistik die erforderlichen Unterlagen bieten, den prozentualen Bevölkerungszuwachs in den verschiedenen Gesellschaftsschichten ermitteln, denn das Wohnbedürfnis, also auch die Größe der Wohnung und damit die Anlage des Hauses, der Hofraum und die Gartenfläche für ein Mietwohnhaus oder ein Eigen- oder Einfamilienhaus sind verschieden je nach der Lebenslage. Ebenso wichtig ist es, statistisch die Beschäftigungsarten der Bevölkerung festzustellen, welche davon auf Hausgewerbe, welche auf Fabrik- und Speicherbetriebe entfallen, denn letztere erfordern größere, am besten zusammenhängende Bauflächen in der Nähe der Eisenbahnen und Schiffahrtswege, erstere immerhin größere Hofräume und auch Hintergebäude für Stallungen, Werkstätten und Lagerräume. Bevor die Straßen festgelegt werden, muß man sich also über die Größe und Form des Baublocks klar sein. Weiter sind die voraussichtlichen Verkehrsansprüche zu ermitteln durch Zählung und Schätzung der Fußgänger und Fuhrwerke in bestimmten Richtungen zur Verbindung der Vororte, des Landes mit der Stadt und der einzelnen Stadtteile unter sich, der Fabrikviertel mit den Wohnvierteln. Endlich kommen die Rücksichten auf die allgemeinen Gesundheitsverhältnisse, die Hauptwindrichtung, Besonnung, Bodenbeschaffenheit usw.; die Abtrennung eines besonderen Fabrikviertels ist schon der Rauch- und Rußplage wegen von großer Bedeutung.

Erst, wenn in solcher Gestalt ein Programm für die Stadterweiterung geschaffen wird, bei dessen Aufstellung der Techniker allerdings notwendigerweise schon mitzuwirken hat, um jederzeit die theoretische Forderung mit der praktischen Ausführbarkeit in Einklang zu bringen, beginnt die eigentliche Arbeit des Städtebauers, der mit Hilfe des Landmessers die Bodengestaltung und mit Hilfe des Ingenieurs die Entwässerungsanlagen, Straßenbahnen usw. festzustellen und nunmehr mit schöpferischer Kraft seine Vorstellung von der neu zu schaffenden Stadt in einem Plane, der der Verwirklichung zu Grunde gelegt werden soll, darzustellen hat, und zwar zunächst in einem allgemeinen Entwurfe, dessen einzelne Teile später nach weiterer Durcharbeitung den zuständigen Behörden unterbreitet und dem gesetzlichen Feststellungsverfahren unterworfen werden.

Auf Grund eines derartigen Programmes wird sich eine schematische Bebauung vermeiden lassen. Nach dem bisherigen, fast ausschließlich von Verkehrs- und Gesundheitsrücksichten beherrschten Systeme drangen sowohl der Ingenieur als auch der Arzt auf möglichst breite und gerade Straßen, der eine in der Meinung, man könne die Entwicklung des Verkehrs nicht voraussehen und müsse sich deshalb darauf einrichten, daß nötigenfalls eine jede Straße dem Verkehre zur Auswahl zu stellen sei; der andere in dem Wunsche, allen Einwohnern ein annähernd gleiches Maß von Licht und Luft zukommen zu lassen. Beide hatten die Nachteile der alten Stadt kennen gelernt, deren enge Gassen den gewachsenen Verkehrsanforderungen nicht mehr genügten und deren mit dem steigenden Bodenwerte gesteigerte Bebauungshöhe sowohl, als auch deren Umschließung durch einen Gürtel neuer Stadtteile einen ausreichenden Luft- und Lichtzutritt hinderten. Es hätte nahe gelegen, da die mittelalterliche Stadt nun einmal den modernen Anforderungen nicht entsprechen konnte, auszuwandern, eine neue Stadt daneben zu gründen und in diese Verwaltung und Geschäftsviertel zu verlegen; dann wäre die alte Stadt als Wohnplatz und gewissermaßen als eine Sehenswürdigkeit erhalten geblieben. Auf diesen Gedanken ist man aber im allgemeinen nicht verfallen, wenngleich es in einzelnen Fällen an Versuchen dazu nicht gefehlt hat. Man mußte also gewaltsame Eingriffe machen; doch die Straßen-Durchbrüche und Verbreiterungen kosteten viel Geld. Da wollte man in den neuen Stadtteilen von vornherein klüger verfahren. Die dabei entstandene Schablone hatte aber eine zwiefache, nicht vorausgesehene Folge. Die breiten Straßen brachten tiefe Grundstücke mit sich, mit den bei engräumiger Bebauung gesundheitlich wenig erfreulichen umschlossenen Höfen — die Bevölkerung wurde zum größeren Teile in Hofwohnungen, durchweg aber in Mietkasernen hinein gedrängt, die vornehme sowie die geringere. Die Bevölkerungsdichte wurde also eine ganz ungleichmäßige, am stärksten da, wo die kleinen Leute wohnen. Die breite und gerade Straße brachte auch Staub und Zug mit sich; die vermeinten Vorzüge waren also mit erheblichen Nachteilen belastet. Durchlüftung ist erforderlich, aber darum ist es nicht nötig, scharfe Winde einzulassen. Die Be-

pflanzung der Straßen sollte dem entgegenwirken — der Erfolg steht jedoch in keinem rechten Verhältnis zu den Kosten. Sind die Bäume klein, so nützen sie wenig und sind sie groß, so schädigen sie die anliegenden Wohnungen und Geschäftsräume; auf jeden Fall sind sie Staubablagerungsstellen, die nur vom unzuverlässigen Regen gereinigt werden. Es ist also eine Übertreibung, überall Baumpflanzungen zu verlangen. Die gerade Straße ging rücksichtslos über die Grundstücksgrenzen hinfort — der einzelne Besitzer konnte also nur unzweckmäßig oder gar nicht bauen; das tiefe Grundstück aus eigenen Mitteln zu bebauen ging auch meist über seine Kräfte — dies war ein gewaltiger Hebel für die Bauspekulation. Dazu kam, daß die Gemeinden im eigenen Interesse das Bauen an unfertigen Straßen verboten. Es mußten also kapitalkräftige Unternehmungen den Bau von Straßen übernehmen, was wieder nur gut möglich war, wenn sie das anliegende Gelände erwarben, in eine Hand brachten. Die Berechnung der Straßenbaukosten nach der Länge der Grundstücksfront, statt nach der Größe der Grundstücksfläche, beförderte noch die Entstehung tiefer Grundstücke, wenn für die Aufstellung der Bebauungspläne die bestmögliche Ausnutzung des Bodens allein maßgebend war. Gilt dies nun besonders für große und schnell wachsende Städte, so ist doch allgemein zuzugeben, daß das individuelle und soziale Wohnbedürfnis vernachlässigt war. Dieser Mangel soll nun behoben werden durch den Entwurf zu einem Wohnungsgesetze, das ausspricht: Die Rücksicht auf die Bebauung liegt ebenso im öffentlichen Interesse, wie die auf den Verkehr. In Verwaltungskreisen wird ferner für ein weitergehendes Gesetz Stimmung zu machen gesucht, das zwangsweise eine Umlegung der Grundstücke und u. U. eine Zonenenteignung ermöglicht. Neuerdings wird sogar befürwortet, das Umlegungsverfahren den landwirtschaftlichen General-Kommissionen zu übertragen. Ob dies zweckmäßig sein würde, will ich dahin gestellt sein lassen — jedenfalls dürfte damit aber nicht auch die Aufstellung der Bebauungspläne an diese übergehen. Denn für den Städtebau besonders wichtig ist die Befreiung von der Straßengeometrie und die genauere Berücksichtigung der Örtlichkeit. Nicht in großzügigem Verachten des Vorhandenen, sondern in liebevollem Anpassen an das Gegebene werden zweckmäßige Bebauungspläne entstehen. Von diesem Gedanken ausgehend, sind die folgenden Leitsätze aufgestellt.

Ihrer Abfassung liegt das Studium des Bedürfnisses zu Grunde, gestützt von meiner eigenen praktischen Erfahrung und von den einschlägigen Veröffentlichungen. Zum Teil über die geltenden gesetzlichen Bestimmungen hinausgehend, bilden sie gewissermaßen ein Zukunftsprogramm, in dessen Hauptzügen ich mich in Übereinstimmung mit den hervorragendsten auf dem Gebiete des Städtebaues tätigen Männern zu befinden glaube. Es geht daraus der enge Zusammenhang zwischen dem Bebauungsplan und der Bauordnung hervor, und wenn dieser Zusammenhang von vornherein richtig erkannt, die Bauordnung gewissermaßen nur als Erläuterung und Ergänzung des Bebauungsplanes abgefaßt wird, so ist eine weitere Gewähr dafür geboten, daß die Bebauung keine allzu schematische werden dürfte. Es bedarf dazu nicht immer einer sogenannten Zonenbauordnung, der doch auch stets etwas von der Schablone anhaftet. Eine Zonenteilung wird sich im allgemeinen nur in den älteren Stadtteilen und im Stadterweiterungsgebiete da, wo bereits ein Bebauungsplan nach dem bisherigen System festgestellt ist, als notwendig erweisen.

Im jungfräulichen Neulande aber wird es meist genügen, die Geschäfts- und Wohnviertel durch Individualisierung der Straßen abzustufen und daneben besondere Landhausviertel und Fabrikviertel anzulegen. Will man dies auch Zonensystem nennen, so wäre nichts dagegen einzuwenden. (Fortsetzung folgt im Heft 2.)

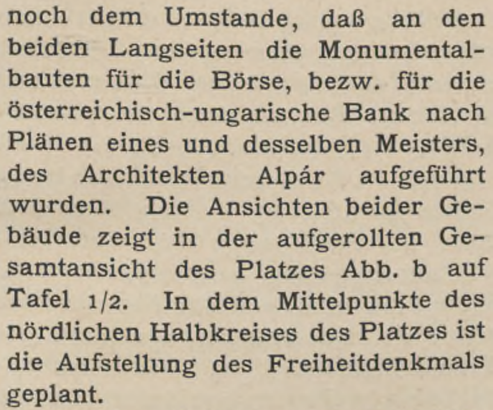
DER FREIHEITPLATZ UND DAS PARLAMENTSVIERTEL IN BUDAPEST.

Von Dr.-Ing. EMERICH FORBÁT, Budapest.

Der in den letzten zehn Jahren entstandene Freiheitplatz und das Parlamentsviertel von Budapest bilden ohne Zweifel den schönsten Teil der in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in gewaltigen Verhältnissen angewachsenen ungarischen Hauptstadt. Er verdankt seine Entstehung hauptsächlich zwei Ursachen. Erstens dem Bestreben, die innerhalb der Stadt gelegenen Kasernen nach außen zu verlegen, um Platz für die immer dringendere Erweiterung der Innenstadt zu gewinnen und zweitens dem Umstande, daß anläßlich des tausendjährigen Bestandes von Ungarn dem Parlament ein Gebäude errichtet werden sollte, das sowohl seiner baulichen Ausbildung, wie seiner Lage nach ein weithin sichtbares, würdiges Wahrzeichen der Bedeutung sein sollte, die in Ungarn dem Selbstbestimmungsrecht der Nation zugelegt wird.

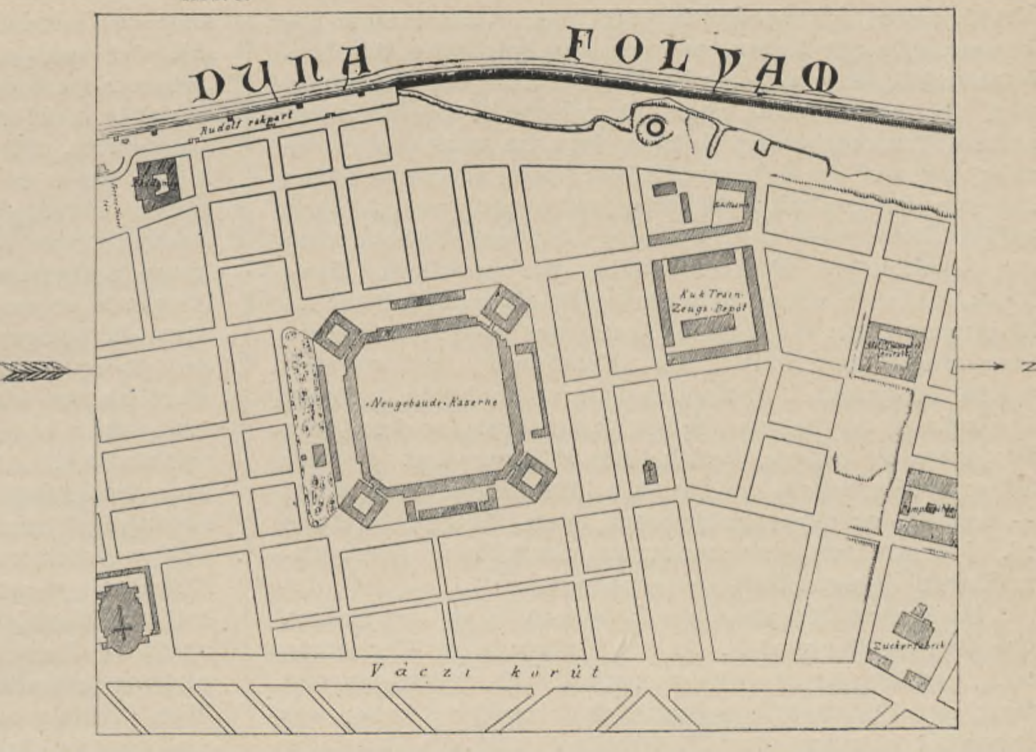
Textbild 1 zeigt den Zustand des betreffenden Stadtteiles in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Er liegt in der den Mittelpunkt des Handels bildenden Leopoldstadt, deren schematischer Bebauungsplan nach der großen Überschwemmung im Jahre 1838 festgelegt wurde. Man sieht den großen Raum, den die Baulichkeiten der Neugebäude-Kaserne in diesem Viertel einnehmen. Der nördliche Teil des auf Abb. 1 dargestellten Donauufers ist noch ohne jeden regelrechten Ausbau.

Demgegenüber zeigt Abb. c auf Tafel 1/2 den heutigen Zustand dieses Stadtteiles. Auf dem Gelände der Neugebäude-Kaserne befindet sich der nach einem Rechtecke mit anschließendem Halbkreise geformte Freiheitplatz (Szabadságtér), der mit seiner Ausdehnung von 35 000 qm etwa hinter den Lustgarten in Berlin (41 000 qm) und den Schloßplatz in Stuttgart (38 000 qm) zu stehen kommt. Die endgiltige Platzform ist dem Architekten Palóczy zu verdanken, nachdem vorher eine ganze Anzahl mehr oder minder schablonenhafter Pläne zur Aufteilung der ehemaligen Kasernengeländes in Frage stand. Seine Wirkung verdankt der Platz außer seiner Grundrißform hauptsächlich



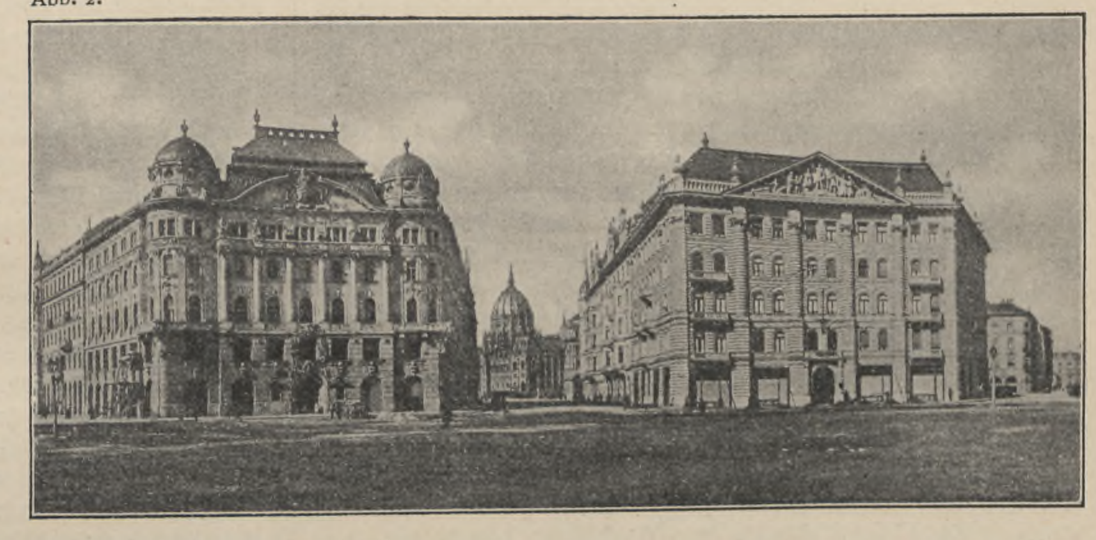
noch dem Umstande, daß an den beiden Langseiten die Monumentalbauten für die Börse, bezw. für die österreichisch-ungarische Bank nach Plänen eines und desselben Meisters, des Architekten Alpár aufgeführt wurden. Die Ansichten beider Gebäude zeigt in der aufgerollten Gesamtansicht des Platzes Abb. b auf Tafel 1/2. In dem Mittelpunkte des nördlichen Halbkreises des Platzes ist die Aufstellung des Freiheitdenkmals geplant.

Abb. 1.



Nordwestlich vom Freiheitplatz, und von diesem nur durch eine kurze Schrägstraße getrennt (siehe Textbild 2), liegt der Parlamentsplatz (Országháztér) mit dem Parlamentsgebäude vom Emerich Steindl als Begrenzung nach der Donauseite hin. Abb. a (auf Tafel 1/2) zeigt das prachtvolle Städtebild, das sich dem Beschauer von der Margarethenbrücke aus darbietet. Am linken Ufer das Parlamentsgebäude, rechts die hochragende Gruppe der Königsburg, quer vorgelagert der historische Blocksberg, die Donau überspannt von den leicht geschwungenen Tragwerken der Ketten- und Elisabethbrücke, all dies vereinigt sich zu einem Eindrucke, der dem Reisenden, der sich Budapest zum ersten Male auf der Donau nähert, wohl kaum je aus der Erinnerung schwinden wird.

Abb. 2.



Landeinwärts ist ein geschlossener Platzeindruck vom Parlamentsplatze noch nicht zu gewinnen. Es wird von der Ausbildung der zur Zeit noch unbebauten Schmalseiten des Platzes abhängen, wie sich der Platz nach seinem völligen Ausbau gestalten wird. Es braucht kaum hervorgehoben zu werden, daß der Ausbau der Schmalseiten in harmonischer Übereinstimmung mit dem den Platz beherrschenden Parlamentsbau in jeder Hinsicht nur als wünschenswert bezeichnet werden kann. Ob er mit Rücksicht auf die enorm hochgeschraubten Preise der betreffenden, im Privatbesitze befindlichen Grundstücke auch tatsächlich wird erreicht werden können, läßt sich leider nicht vorhersagen. Auch um das Parlamentsgebäude herum sollen mehrere Denkmäler Aufstellung finden. Das vor der südlichen schmalen Front des Gebäudes angeordnete Reiterdenkmal des Grafen Julius Andrássy geht seiner Vollendung entgegen. Ein zweites Denkmal ist auf dem kleinen Platze vor der nördlichen schmalen Front in Aussicht genommen. Auf dem Parlamentsplatze selbst, vor dem Hauptportal des Gebäudes, wird nach einem jüngst gefaßten Beschlusse das Denkmal Ludwig Kossuths Aufstellung finden.

Das beigefügte Planmaterial verdanke ich der dankenswerten Zuvorkommenheit des technischen Chefs des hauptstädtischen Baurats, Ministerialrat Johann Bakos.

DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DES SEEBADES TRAVEMÜNDE.

Von GUSTAV SCHAUMANN, Frankfurt a. M.

Das Seebad Travemünde — nach Heiligendamm bei Doberan das älteste Seebad an der Küste der Ostsee — wurde gegen Ende des 18. Jahrhunderts durch ein Lübecker Konsortium gegründet, blickt also bereits auf eine mehr als hundertjährige Vergangenheit zurück. Die Entwicklung des Bades ist von den politischen und wirtschaftlichen

Verhältnissen im 19. Jahrhundert nicht unbeeinflußt geblieben. Es gab Zeiten, wo vor den Spielsälen der Seebadeanstalt nicht nur der begüterte Bauer der Umgegend und der benachbarte mecklenburgische Land-Edelmann seinen Viererzug halten ließ, sondern wo auch der russische Adel auf der Reise von St. Petersburg nach dem Süden hier die Gelegenheit wahrnahm, seine stets märchenhaft gefüllte Reisekasse zu erleichtern. Aus jener Zeit stammen die ansehnlichen Bauten, welche die eigentliche „Seebadeanstalt" bilden: Ein großes Kurhaus mit Sälen im Erdgeschoß, ein Warmbadehaus, das später als Logierhaus eingerichtet wurde, die „Konditorei" und umfangreiche Stallungen. Später trat dazu noch ein weiteres Logierhaus, das sogenannte Schweizerhaus. In dem Plane ist jene erste Anlage, welche das Kurhaus und die alte Warmbadeanstalt — im Plan als „Hansahaus" bezeichnet — umfaßt, an der geometrischen, dem Geschmacke des 18. Jahrhunderts entsprechenden Ausbildung der gärtnerischen Anlagen leicht zu erkennen.

Nach dem Eingehen der Spielbank ging der Besuch des Bades stetig zurück. In dem Maße wie die Einnahmen sich verringerten, veralteten auch die Einrichtungen und trotz der Unternehmungslust einiger weniger, denen das Seebad die Anlage der „Kaiserallee" und die Erbauung einzelner Villen an dieser verdankt, konnte das Bad nicht recht auf einen grünen Zweig kommen. Erst seitdem vor nunmehr 8 Jahren die Stadt Lübeck sich entschloß, die Seebadeanstalt von den damaligen Eigentümern zu erwerben und so die Verwaltung des Bades in die Hand nahm, ist das Seebad einer neuen Blüte entgegengeführt worden.

Zwar war der Kaufpreis nicht gering, und zudem war der Lübecker Senat sich darüber nicht im unklaren, daß man weitere Kapitalien würde aufwenden müssen, um das Bad wieder lebensfähig zu machen, aber die Aufgabe wurde mit kaufmännischem Blick erfaßt und mit größter Energie durchgeführt.

Zunächst wurde der hinter dem Kurhause ansteigende „Kalvarienberg", der nur an seinem östlichen Hange mit Wald bestanden war, in seiner ganzen Ausdehnung aufgeforstet. Sodann kam es darauf an, in unmittelbarer Nähe des Strandes weitere Wohnungsgelegenheiten zu schaffen, denn weitaus die Mehrzahl der Badegäste konnte bis dahin nur in dem eine Viertelstunde landeinwärts gelegenen Städtchen Travemünde Wohnung finden. Zu dem Ende mußte aber ein Teil des Strandes in hochwasserfreie Höhe gebracht und durch ein ausgedehntes Uferdeckwerk geschützt werden. So entstand die „Strandpromenade", an der nunmehr zwischen der erwähnten Kaiserallee und dem Strande Bauplätze für Villen und kleinere Hotels ausgelegt werden konnten. Die Badeeinrichtungen wurden wesentlich verbessert und an der Strandpromenade wurde ein neues Warmbadehaus errichtet, das nicht nur dem Strande zur Zierde gereicht, sondern vor allem in therapeutischer Hinsicht allen modernen Bedürfnissen Rechnung trägt. Schließlich wurde die Lübeck-Travemünder Eisenbahn bis in die unmittelbare Nähe des Strandes verlängert, um den ankommenden Badegästen den Weg durch die Stadt Travemünde zu ersparen.

Mit diesen Anlagen war aber der Ausdehnungsfähigkeit des Bades ein Ziel gesetzt, da die westlich und nördlich der Kaiserallee (vergl. Tafel 3/4) belegenen Grundstücke sich in den Händen Privater befanden, die, überdies einer anderen Gemeinde zugehörig, wenig Neigung zeigten, sich mit den unternehmungslustigen Herren des Lübecker „Finanzdepartements" die Hand zu reichen. Diesmal war es daher nicht das letztere selbst, sondern ein privates Konsortium, das die Förderung des Anbaues in die Hand nahm, indem es die fraglichen Ländereien unter der Hand an sich brachte und dem Senat einen Vertrag über den Ausbau dieses Geländes auf Grund eines von dem Verfasser aufgestellten Bebauungsplanes unterbreitete. Der Plan, wie er vorgelegt wurde und wir ihn hiermit zum Abdruck bringen, konnte sich nur über die von dem Konsortium erworbene Fläche erstrecken, ist aber selbstverständlich nur ein Teil eines weiter ausgreifenden Planes und daher in einigen Straßenzügen nicht ohne weiteres verständlich. Aber auch in dem zunächst zur Ausführung kommenden Teile ist die Aufgabe für den Städtebauer von höchstem Reize, da sich von den Höhen aus, die sich westlich von der Kaiserallee bis zu 20 m über den Meeresspiegel erheben, ein Rundblick bietet, der an Schönheit und Mannigfaltigkeit seinesgleichen sucht. Vor allem ist es die Travemünder Bucht mit ihrem lebhaften Schiffsverkehr, eingefaßt links von dem schroffen Brodtener Ufer, rechts von der entfernteren mecklenburgischen Küste, am Horizont in die Ostsee sich verlierend, diese in den prächtigsten Farben leuchtende Meeresbucht, auf der das ermüdete Auge des Großstädters immer wieder mit Entzücken ruht.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes mußte daher der Gedanke leitend sein, den Anbau so zu regeln, daß möglichst viele Grundstücke der Aussicht über das Meer teilhaftig würden. Daneben mußten natürlich auch die Kosten der Straßenbauten tunlichst niedrig gehalten werden, um den Anbau zu erleichtern, und aus diesen beiden Forderungen ergab sich ohne weiteres der Grundsatz, daß der Plan sich den gegebenen Geländeverhältnissen tunlichst genau anzupassen habe, ein Grundsatz, der bekanntlich, so einfach er ist, von dem modernen Städtebauer nicht immer gebührend befolgt wird. Die Straßen wurden daher so gelegt, daß sie einmal die Verbindung des Geländes mit dem Strande und dem Strandbahnhof in zweckmäßiger Weise herstellen und außerdem in bequemen Steigungen Baublöcke umschließen, die nach Form und Lage sich für die geplante Bebauung eignen. Für die Führung der Zufahrtsstraßen kam ferner das Moment in Betracht, daß unmittelbar hinter den Grundstücken der Kaiserallee sich ausgedehnte moorige Wiesen befanden, die im Hochwasser lagen, also für eine Bebauung nicht in Frage kommen konnten. Diese Wiesen sind zu öffentlichen Anlagen umgewandelt worden, indem sie mit den aus einer Teichanlage gewonnenen Erdmassen aufgehöht wurden.

Vor endgültiger Feststellung des Planes wurden die Straßenzüge an Ort und Stelle abgesteckt und die Grundstücke eingeteilt und zwar derart, daß auf die Aussichtsrichtungen immer in erster Linie Rücksicht genommen wurde. Um die Freihaltung dieser Richtungen für die Zukunft zu gewährleisten, konnte von der Vorschreibung von Fluchtlinien nicht ganz Abstand genommen werden. Es ergab sich aber von selbst, daß diese ganz unabhängig von den Straßenfluchtlinien verlaufen mußten. Überdies hat sich das Konsortium vorbehalten, die Lage jedes einzelnen Hauses und seine räumliche Ausdehnung von Fall zu Fall zu bestimmen.

Die ganze Villenkolonie wird eine besondere Wasserversorgungsanlage erhalten und die Abwässer sollen durch eine Schwemmkanalisation, in welche auch die Abwässer der Kaiserallee eingeführt werden sollen, nach der Trave abgeleitet werden. So wird hier eine Villenkolonie entstehen, die ein in städtebaulicher Hinsicht nicht uninteressantes Glied in der Entwicklung des Bades Travemünde bilden wird.

STÄDTISCHE PARK-ANLAGE AN DER KÖNIGSBRÜCKE IN MAGDEBURG.

Von PETERS, Magdeburg.

Im 1. Jahrgange Heft 2 des „Städtebau" wurde der Königin-Luise-Garten in dem nördlichen Stadterweiterungs-Gelände der Stadt Magdeburg beschrieben und bemerkt, daß eine zweite Parkanlage im Anschluß an die Umgebung der Königsbrücke geschaffen sei und daß dieser mit bemerkenswertem gartenkünstlerischen Geschicke entworfenen Meisterleistung des leider inzwischen verstorbenen städtischen Gartendirektors a. D. Schoch noch demnächst ein besonderer Aufsatz gewidmet werden solle. Die damals noch im Werden begriffene gärtnerische Ausschmückung der Straßen und Plätze vor der nunmehr seit 2 Jahren dem Verkehr übergebenen gewaltigen Königsbrücke — von 135 m Spannweite des einzigen Riesenbogens über die Stromelbe bei 18 m Breite der Brückenbahn! — ist gegenwärtig beendet, wenn auch der volle Eindruck einer solchen gärtnerischen Herstellung naturgemäß erst nach Jahren zu würdigen ist und einerseits von der Entwicklung der Pflanzungen, andererseits von der im Bebauungsplane beabsichtigten Besetzung der Baublöcke mit Gebäuden abhängt. Man wird sich deshalb vorläufig mit dem Lageplane begnügen müssen, der das Zukunftsbild wenigstens für den Fachmann ahnen läßt.

Die Hauptstraße des nördlichen Stadteils von Magdeburg, — der sogenannten „Nordfront", d. h. des bisherigen militärfiskalischen Befestigungsgürtels, welcher die organische Erweiterung der Altstadt und ihr Zusammenwachsen mit der nördlichen Vorstadt hemmte, — die Königstraße ist mit Baumpflanzung und gärtnerischem Schmuck ausgestattet; sie durchzieht das schmale, der Bebauung nach Niederlegung der Festungswerke erschlossene Baugelände von Westen nach Osten. Im Westen des stattlichen Straßenzuges liegt der in der Februar-Nummer des Jahrgangs 1904 beschriebene Königin-Luise-Garten, im Osten endet die Königstraße vor der Königsbrücke, indem sie sich zum Askanischen Platze erweitert. Das Ansteigen zur Brückenhöhe bedingte eine entsprechende Höhenlage über dem Elbespiegel, so daß man von den neuen Uferstraßen aus einen wundervollen Blick auf die Altstadt im Süden und die grüne Elblandschaft im Norden und Osten genießt. Man hatte mit außerordentlich umfangreichen Erd-, Abbruchs- und Einebnungsarbeiten zu tun, um aus dem mit hohem Preise seitens des Militärfiskus berechneten Festungsgelände überhaupt städtisches Bauland zu gewinnen, und es ist schließlich nur geradehin ein Durchschnittspreis beim Baustellenverkauf zu erzielen gewesen, der dem Selbstkostenpreise der Stadt entspricht. Trotz dieser ungünstigen Verhältnisse sollten die ästhetischen Anforderungen an den Bebauungsplan möglichst Beachtung finden, daher ist außer dem Königin-Luise-Garten im Westen der Königstraße im Osten von der Königsbrücke ein zweiter, wenn auch kleinerer Park vorgesehen worden, abgesehen von den sonst üblichen gärtnerischen Anlagen auf den Straßenkreuzungen und Plätzen (insbesondere Kaiser-Wilhelm- und Askanischer Platz) — dessen Entwurf in ähnlicher Weise wie jener erste von den Unebenheiten des Festungsgeländes ausgeht und diese seiner Anordnung gerade bewußt zu Grunde legt. Wie der beigegebene Lageplan (Tafel 5) erkennen läßt, handelt es sich um ein gegen die Elbe vorgeschobenes Bastion, dem ein achteckiger alter Befestigungs- oder Pulverturm zur Seite steht. Die Tiefe des alten Wallgrabens hat Gelegenheit gegeben, sogar einen kleinen malerischen See anzulegen, in den sich ein Bächlein ergießt. Daraus erwuchsen für den Landschaftsgärtner mannigfache Motive, Treppen, Wegebrücken und Felsanlagen vorzusehen und das abschüssige Gelände sogar möglichst gebirgsmäßig auszunutzen.

Der an und für sich plumpe Ziegelbau des Turms „Preußen" ist zum Heim des Magdeburger Künstlervereins St. Lukas ausgebaut — beiläufig auf dessen Kosten mit städtischer Unterstützung — und damit ist ein wirkungsvoller Schmuck dem Stadtbilde verliehen worden, das hier mit dem hochragenden durch Torburgen mit Doppeltürmen abgeschlossenen Brückenbau einen überaus reizvollen Abschluß erhalten hat. Bei der Höhe des Hügels kommt der Turm „Preußen" für den Ausblick von der Königsbrücke selbst zwar weniger zur Geltung, da das Bauwerk von dieser Seite her durch die Masse des „Bergs" zu sehr gedeckt wird. Dagegen ergiebt sich von Süden und vom rechten Elbufer aus, wo das Auge frei auf die Anbauten des alten Pulverturmes mit ihren Türmchen und Zinnen des zur mittelalterlichen burgartigen Anlage umgestalteten „Lukas-Turms", zugleich auf den gesamten Brückenbau fällt, eine vortrefflich in das sonstige elbseitige Stadtbild von Magdeburg passende Zusammenstimmung. Den prächtigsten Ausblick auf Stadt und Elblandschaft genießt man aber von dem Plätzchen auf der Höhe des Hügels, weit hinaus in die grüne Niederung noch jenseits der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnbrücke. Auf die Freihaltung des Gesichtsfeldes zum uneingeschränkten Eindrucke dieser bemerkenswerten landschaftlichen Schönheit ist noch insofern bei Aufstellung des Bebauungsplanes besonders Bedacht genommen, als die Begrenzungslinien für die Baublöcke am Askanischen Platze entsprechend weit nach Westen zurückverlegt wurden. Zu beiden Seiten des stadtseitigen Zugangs zur Königsbrücke sind Promenaden angelegt mit zahlreichen Sitzgelegenheiten zwischen den Alleebäumen, um hier eine Art „Brühlscher Terrasse" entstehen zu lassen.

Der auf diese Weise geschaffene kleine Gebirgspark mitten in der neuen Stadterweiterung erscheint in hervor-

ragendem Maße geeignet, als Erholungsplatz für die Bewohner zumal des hier an den nördlichen Stadtteil angrenzenden ältesten Stadtviertels zu dienen, da er alle Eigenschaften besitzt, die im modernen Bebauungsplan füglich allgemein an einen solchen gestellt werden sollten. In nächster Nähe des großen und Hauptstraßenzugs zur Elbbrücke gelegen, wird der Verkehr doch erst in angemessener Entfernung daran vorbeigeführt. Nur auf der einen Seite wird der Park von einer Straße mit demnächst voraussichtlich lebhafterem Wagenverkehr begrenzt. Jedenfalls kann von Belästigung durch Straßenlärm und Staub hier nicht die Rede sein, wie auch bei der freien Lage oberhalb des breiten Stromes für beste Luftzufuhr im heißen Sommer allzeit gesorgt ist. Gegenüber den von hohen Häusern allseitig umgebenen sonstigen Plätzen eines Bebauungsplans mit den mehr oder weniger sparsam verteilten schematischen Gartenanlagen, bedeutet diese Herauslösung eines besonderen Blocks oder die Schaffung einer stillen Bucht wie im Königin-Luise-Garten, zur Schaffung eines Erholungs- und Spielplatzes, natürlich eine ideale Lösung, die allerdings in so vollkommenem Maße aus örtlichen Vorbedingungen nur selten dürfte gefunden werden können! Bei beiden Anordnungen in der Magdeburger Nordfront ist es vermieden, daß der Blick auf gewöhnlich unschöne Rückseiten der benachbarten Häuser oder sich mit ihrem Höfen unmalerisch präsentierende Grundstücke fällt, da in dem Falle des Königin-Luise-Gartens sich nur Villenfronten mit den von selbst bevorzugteren Gartenseiten zeigen, im zweiten Falle des Turm-Preußen-Parks überhaupt nur Vorderfassaden zu erblicken sind.

Selbstverständlich ist der dem Park angrenzende Baublock am Askanischen Platze nur unter besonderen, die Bauart regelnden und beschränkenden Vorschriften für die Besetzung mit Gebäuden freigegeben, sowohl hinsichtlich der Fassaden-Ausbildung wie auch Höhenbemessung. Die geschlossene Bauweise ist für die Blöcke vor der Brücke bevorzugt gegenüber der geöffneten mit Gebäude-Abständen, um eine ruhigere Massenwirkung zu erzielen. Uebrigens ist bei der reichlichen Vorgartenbreite von 8 m genug Gelegenheit vorhanden, die Häuserflucht durch Anordnung größerer Vorsprünge vor die Baufront mannigfaltig und malerisch zu beleben. Wünschenswert würde eine einheitliche Behandlung der Vorgartenfläche auf der elbseitigen Front des Blocks hinsichtlich Anlage und Unterhaltung vorzuschreiben sein, was aber tatsächlich praktisch kaum durchführbar erscheint, insofern nicht die Stadt selbst dafür eintreten oder der Verkauf des Vorgartenstreifens ausgeschlossen würde; allenfalls würde man eine einheitliche Umfriedigung den Käufern auferlegen können, womit man sich auch schließlich schon zufrieden geben mag.

Indem bei der Gestaltung dieser Parkanlagen in der Magdeburger „Nordfront“ den vorhandenen festungsbaulischen Verhältnissen seitens des Gartenkünstlers in geschicktester Weise Rechnung getragen ist, wurde damit gleichzeitig eine hübsche dauernde Erinnerung an den früheren Zustand geschaffen, also eine Art Denkmalpflege geübt, da man ja sonst in der neu entstandenen Stadtanlage in allerkürzester Frist kaum noch Gelegenheit hätte, daran zu denken, daß man sich auf dem Grund und Boden einer ehemaligen Festungsanlage — noch dazu einer recht verzwickten nach echtem Vaubanschen System — befände! Beim Park am Turme draußen sind aus diesem Grunde, abgesehen von dem alten Preußen-Turme selbst, noch mehrere krenelierte Mauern mit Schießscharten und sonstige Verteidigungseinrichtungen absichtlich erhalten geblieben, die nicht unwesentlich zur romantischen Stimmung und zum historischen Charakter der modernen Anlage beitragen.

DIE AUSGESTALTUNG DES BAHNHOFVORPLATZES ZU ESSEN (RUHR).

Im vorigen Jahre erließ die Stadtverwaltung an die in Essen wohnenden Architekten ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes.

Zweck der Aufgabe war, festzustellen, ob unter Belassung eines zur Aufnahme des starken Verkehrs völlig ausreichenden Platzes ein schönes Straßenbild geschaffen und dabei ein möglichst großer Teil des städtischen Geländes für Bebauungszwecke ausgenutzt werden kann. Der Lageplan zeigt uns, daß das Bahnhofsempfangsgebäude ohne Rücksicht auf die hauptsächlichsten Zugangswege zur Stadt errichtet ist. Die weiteren Schwierigkeiten einer zweckmäßigen Bebauung des Platzes liegen vor allem in den Gefällverhältnissen. Es kommt hinzu, daß die Stadtverwaltung das Bestreben zeigte, durch den Verkauf eines Teiles des mit sehr vielen Kosten von dem Eisenbahnfiskus erworbenen Platzes die hohen Auslagen wenigstens einigermaßen zurückzuerhalten. Andererseits war auch eine allzugroße Bebauung des zu den bestgelegensten, wertvollsten der Stadt zählenden Platzes im Interesse des Verkehrs nicht erwünscht.

Der ausgeschriebene Wettbewerb hatte das Ergebnis, daß 14 Entwürfe eingingen. Das Preisgericht hatte für die Beurteilung der Entwürfe folgende Leitsätze aufgestellt:

1) Der Platz muß so ausgestaltet werden, daß eine unverstellbare Verbindung von der Ecke der Kettwiger Straße und Bachstraße zum nördlichen Portale des Bahnhofsgebäudes geschaffen wird.

2) Es muß eine Sehlinie derart freibleiben, daß der volle nördliche Eingang von der Ecke der Bachstraße aus sichtbar ist.

3) Mit Rücksicht auf den lebhaften Verkehr müssen alle größeren gärtnerischen Anlagen vermieden werden.

4) Einzelne Treppenstufen im Wege, der den Hauptfußgängerverkehr aufnehmen soll, müssen vermieden werden; sie können ausnahmsweise im Anschluß an ein vorhandenes Gebäude angeordnet werden.

5) Zur Sicherung des Publikums gegen das Fahren des Wagen- und Straßenbahnverkehrs muß nach der Kettwiger Straße hin eine Rettungsinsel vorgesehen werden.

Die Sichtung und Abwägung der Vorzüge und Mängel der einzelnen Entwürfe unter Berücksichtigung der vor-

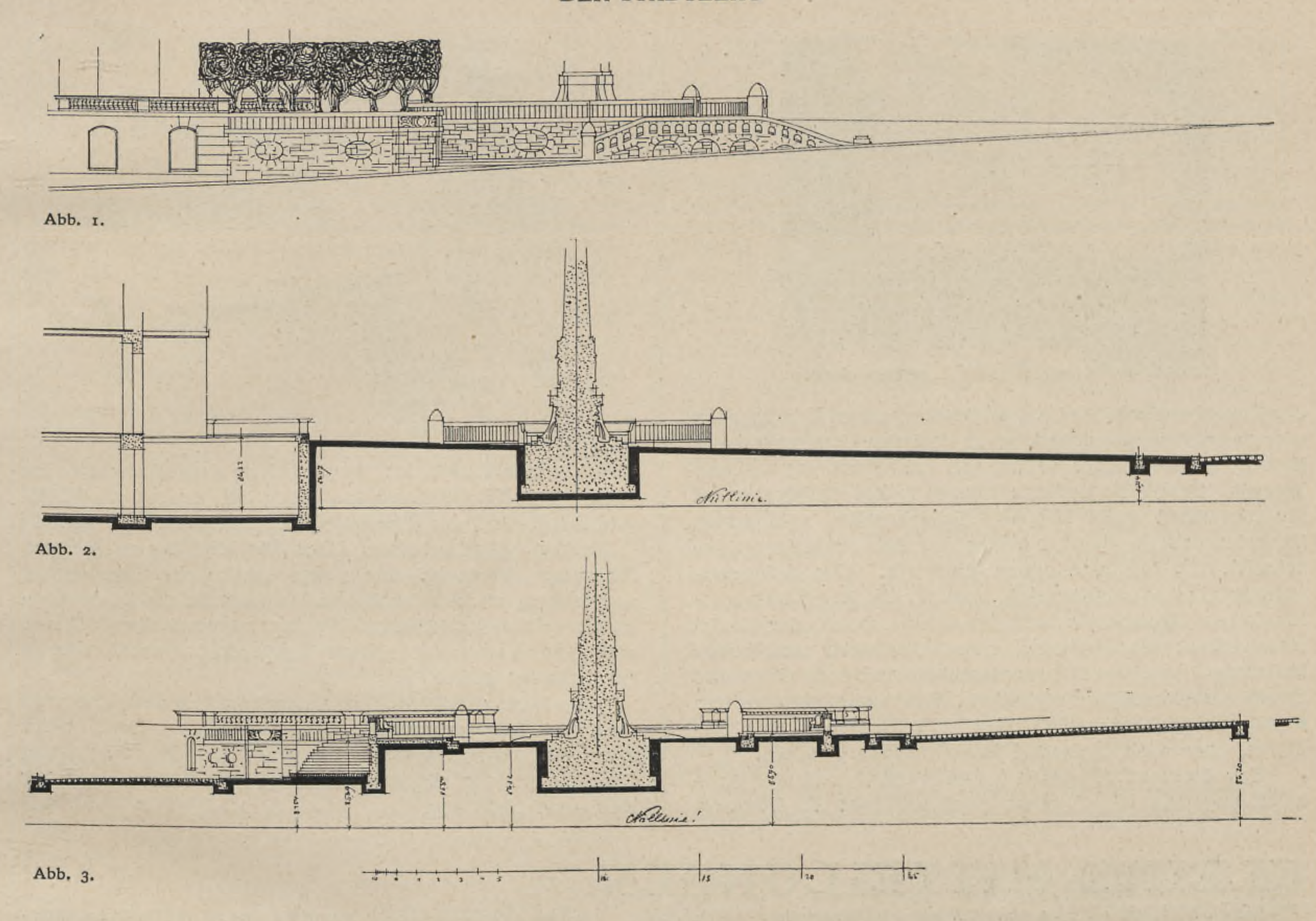


Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

stehend verzeichneten Gesichtspunkte ergab nach dem Urteile des Preisgerichts die Auszeichnung der Entwürfe:

I. Preis, mit dem Kennwort:
„Die Stätte, die ein guter Mensch betrat, etc.“, des Architekten W. Venhofen, Essen,

II. Preis, mit dem Kennwort:
„Dem Höchsten zugewandt“, des Architekten H. Emschermann, Essen.

III. Preis mit dem Kennwort:
„Mer hann keen Arbeit p. p.“, des Architekten P. Dietzsch, Essen.

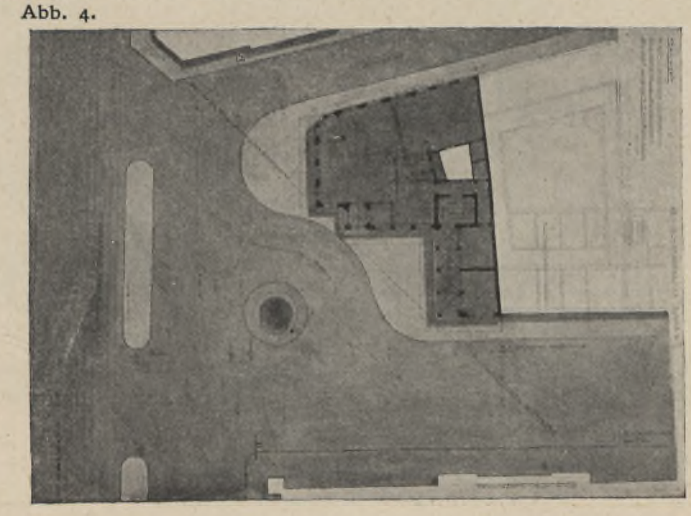
Zu den einzelnen Entwürfen ist folgendes zu bemerken:

Der mit dem I. Preise ausgezeichnete Entwurf (Textbild 4 und Tafel 6) des Architekten Venhofen zeigt in Hinsicht auf den vom Hauptportale zur Stadt sich vollziehenden Verkehre die beste Lösung. Für den Verfasser war der Gedanke leitend, daß das große Hauptportal des Bahnhofes in vollem Maße zur Geltung kommen müsse. Daraus ergab sich dann von selbst, daß die Bebauung nur hinter der von der Ecke der Bach- und Kettwiger Straße bis zur äußersten Ecke des Hauptportals gezogenen Sehlinie liegen könne. Um den vom Ausgangsportal aus in schräger Richtung zur Kettwiger Straße gehenden Verkehr zu trennen von dem allgemeinen Verkehre der Kettwiger Straße war nach Ansicht des Architekten die Anlage einer Insel, die u. U. einen Denkstein, einen Kandelaber oder einen Schmuckbrunnen aufzunehmen habe, erforderlich.

Die Vorzüge des Entwurfes bestehen darin, daß der Schrägverkehr zum Hauptportale des Bahnhofs sich frei ohne Treppenstufen bei einer Steigung von 1:19 ungehindert entwickeln kann, während durch die vorgeschlagene Bebauung in Verbindung mit der Lebendigkeit der Baugruppe und der arkadenartigen Ausbildung eines Gebäudeteiles ein passendes Architekturbild zu dem an mittelalterliche Formen erinnernden Bahnhofsgebäude geschaffen ist.

Der mit dem II. Preise gekrönte Entwurf (Textbilder 1—3 u. 5 und Tafel 7) des Architekten H. Emschermann läßt zwar auch die Bebauung des Platzes hinter der, von

Abb. 4.



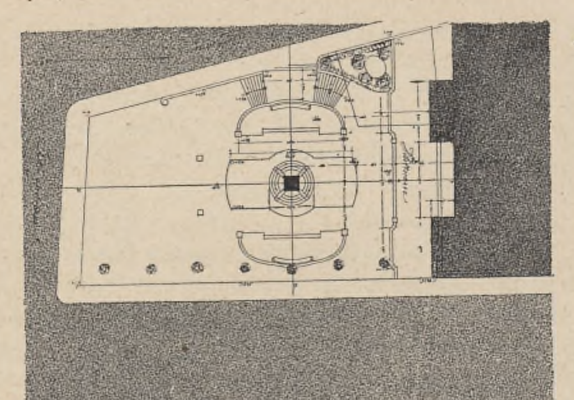


Abb. 5.

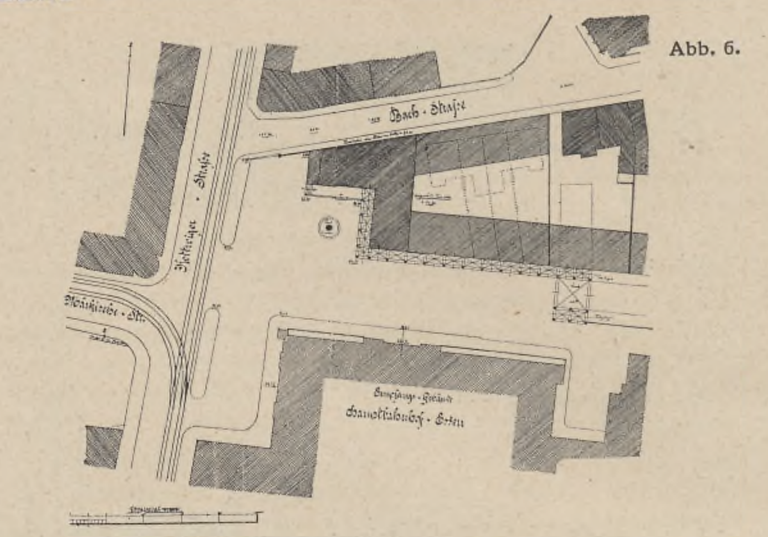


Abb. 6.

der Ecke der Bach- und Kettwiger Straße zum Hauptportale gezogenen Sehlinie entstehen, so daß das Hauptportal des Bahnhofes in gleicher Weise voll und ganz zur Geltung kommt. Durch die auf den Platz verteilten Brüstungen ist für den sonst durch keinerlei Treppenstufen gehinderten Verkehr nicht in gleicher Weise der freie Durchgang geschaffen wie bei dem ersten Entwurfe. Die Schmuckanlagen sind so umfangreich, daß für die Stadt kein verkäufliches Grundstück erübrigt wird. Nach der Bachstraße dient die geplante, einen Obelisken umgebende Brüstung dazu, den Höhenunterschied zwischen Platz und Straße zweckmäßig zu vermitteln. Die Architektur des den Platz abschließenden Gebäudes ist in einfachen, bescheidenen, aber wirkungsvollen Barockformen gehalten.

Der Entwurf (Textbild 6 und Tafel 8) mit der Auszeichnung des III. Preises von Architekt P. Dietzsch, Essen schließt sich im wesentlichen dem Entwurfe des Architekten W. Venhofen an. Auch bei ihm hat die Rück- und Seitenwand des Platzes im Grundrisse die naheliegende ┌ förmige Wand erhalten. Der Abschluß der nach Osten führenden Straße ist durch eine torähnliche Überbauung vorgesehen, um den häßlichen Ausblick auf die Schlackenhalden eines industriellen Werkes zu verdecken. Die in einfachen Formen entworfenen Baulichkeiten werden durch Säulenhallen belebt.

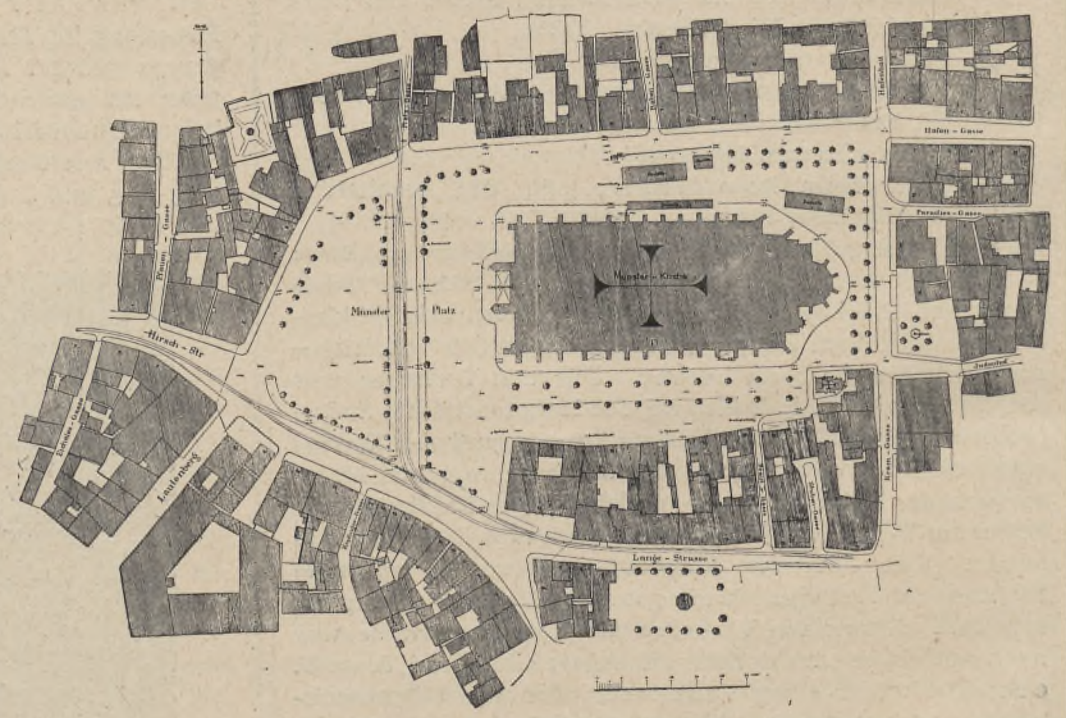
Die Stadtverwaltung hat nunmehr die in dem Entwurfe von Venhofen vorgesehene Bebauungsfläche durch einen Zaun einfriedigen lassen. Ein Entschluß der Verwaltung über die Art und Größengestaltung des Platzes liegt zur Zeit noch nicht vor.

KLEINE MITTEILUNGEN.

ERLÄUTERUNGEN zu dem sich auf den Münsterplatz in Ulm a. D. beziehenden Preisausschreiben. Mit dem Lageplan und dem vorderen Platzbilde. (Vergl. die Mitteilung über den Wettbewerb unter der Chronik in No. 10 des II. Jahrgangs).

Der ganze Münsterplatz mit Ausnahme des auf der Nordseite befindlichen umfriedigten Werkplatzes wird bis auf weiteres für die Dauer der Messe im Sommer und Winter je 8 Tage lang, sowie das ganze Jahr hindurch jeden Mittwoch und Samstag Vormittag zum Aufstellen von Ver-





kaufs- und Schaubuden beziehungsweise Verkaufsständen und Wagen benützt. Die bürgerlichen Kollegien gehen damit um, im Südwesten des Platzes, wo zwei Linien der Straßenbahn zusammentreffen, einen Warteraum und eine Bedürfnisanstalt zu erstellen, und wünschen, daß diese Gebäulichkeiten in die Gestaltungspläne mit einbezogen werden. Auf der Nordwestseite stand einst der sogenannte Löwenbrunnen, der gegenwärtig im Gewerbemuseum aufbewahrt wird. Dieser soll an seinem alten Platz oder unweit davon wieder aufgestellt werden. Der Kirchengemeinderat denkt sich auf dem der Kirchengemeinde gehörigen nördlichen Teile des Münsterplatzes zwischen den beiden Nordportalen, die aber nicht verdeckt werden dürfen, einen umfriedigten Werkplatz mit Arbeitsräumen für Bildhauer, Steinmetzen, Maurer usw., jedoch ohne monumentales Bauwerk, da ein Verwaltungsgebäude (Nördlicher Münsterplatz No. 21) bereits vorhanden ist. In diesem Gebäude sind neben dem Archive, dem Münsterbauamte, der Kasse, dem Sitzungssaal und 2 Beamtenwohnungen, Arbeits- und Vorratsräume untergebracht, nämlich 1 Schmiede, 1 Zimmerwerkstatt, 1 Schreinerei, 1 Werkstatt für Bildhauer, 1 Holzboden, 1 Reißbodenzimmer, 2 Magazine. In dem umfriedigten Werkplatz an der Nordseite des Münsters zwischen den beiden Nordportalen steht entlang den Pfeilern des Münsters eine Lufthütte für Steinhauer. Eine zweite Hütte, die ausgeriegelt ist, entlang der ehemaligen Hafengasse, enthält einen Arbeitsraum für einen Bildhauer, ferner einen zweiten Raum, in dem im Winter Steinhauer arbeiten. Außerdem dient dieser zur Aufbewahrung von unentbehrlichem Gerüstmaterial, Flaschenzügen, Aufzugmaschinen und dergleichen. Östlich von dieser Hütte steht das sogenannte Kohlenmagazin, eine ebenfalls ausgeriegelte Hütte, die zur Aufbewahrung von Holz und Torf dient. Im Boden ist eine Grube für abgelöschten Kalk ausgehoben. Außerhalb des Verschlages, östlich unweit des Chors ist noch eine ausgeriegelte Hütte zur Unterbringung von Steinhauern in der Winterzeit. Um diese herum, sowie auf dem noch freien Platz innerhalb der Umfriedigung lagern die rauhen Steine. Die bearbeiteten, namentlich die feineren Steine müssen aus Platzmangel, und weil die ziemlich dürftige Einfassung gegen Einsteigen und Verderben nicht die genügende Sicherheit bietet, bis zu ihrem Versetzen meistens in der Kirche aufbewahrt werden. Diesen Werkplatz wünscht der Kirchengemeinderat einfach, aber der Umgebung würdig gestaltet zu sehen. Zu bemerken ist noch, daß eine Verbreiterung der Straße zwischen dem nördlichen Münsterplatz und der der Nordseite des Münsters gegenüber liegenden Häuserreihe um etwa $1^1/_2$ Meter beabsichtigt ist.

ZUR FRAGE DER REIHENHÄUSER.

Von Emanuel Heimann, Berlin-Neubabelsberg. In den Beratungen der Kommission für die Abänderung der Vororts-Bauordnung bildete einen Gegenstand von besonderem Interesse die Frage der Reihenhäuser, und es wurde von ihren Gegnern mit Schlagworten, wie Luft und Licht, Freude an der Natur, Deutschtum usw. gearbeitet, ohne daß die Sache durch Rechnung und Zeichnung wirklich geprüft worden wäre. Da diese Methode jetzt weiter in Zeitschriften und Bezirksvereinen geübt wird, so dürfte es angezeigt erscheinen, der Frage einmal durch nüchterne Prüfung auf den Leib zu rücken.

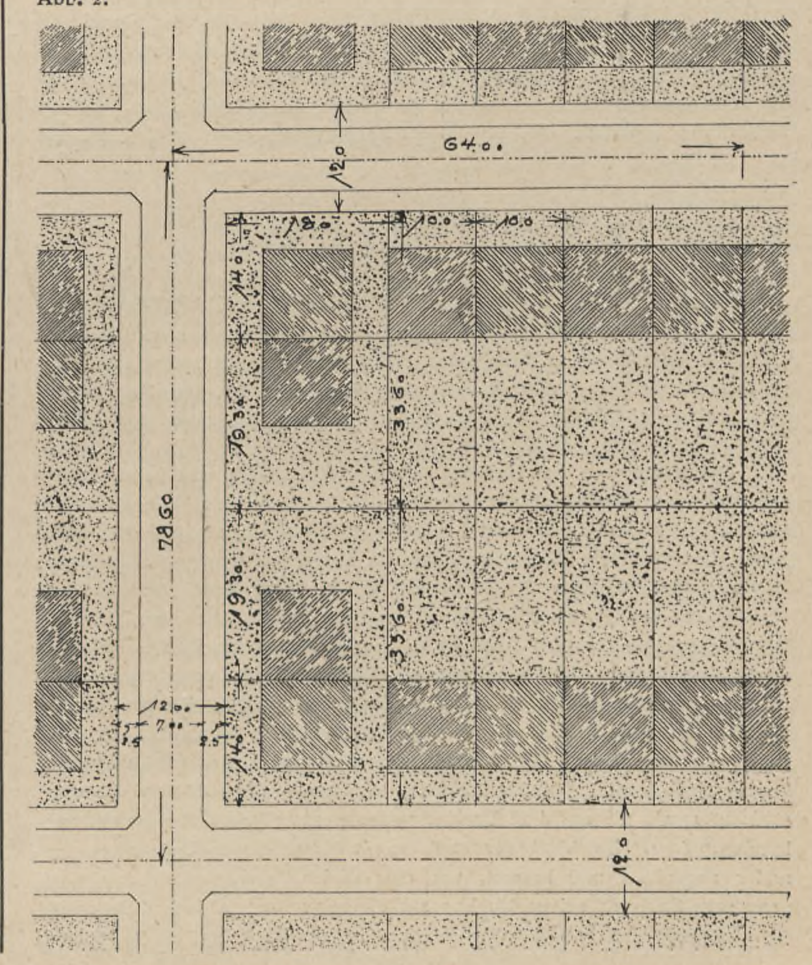
Daß für Wohnhäuser reicher Leute das frei im Garten stehende Landhaus das Ideal ist, das braucht nicht erst bewiesen zu werden, und darüber herrscht auch kein Streit. Ganz anders stellt sich die Sache aber, sobald es sich darum handelt, Leuten mit bescheidenem Einkommen, seien es Arbeiter oder Beamte und kleine Kaufleute, die Möglichkeit des Erwerbes eines eigenen Hauses zum Alleinbewohnen zu schaffen. Da muß sowohl mit dem Platze, wie mit den Baukosten auf das äußerste gespart werden, und es muß schon bei der Aufteilung des Baugeländes jeder unnütze Aufwand vermieden werden.

Abb. 1.

Nehmen wir als Grundlage für unsere Berechnung ein Haus von 10:10 m an, das für mittlere Verhältnisse ausreichend groß ist, so muß der Bauplatz, wenn $^3/_{10}$ der Fläche bebaut werden darf, 333 qm groß sein; in Abb. 1 ist nun die Bebauung eines solchen Blocks mit freistehenden Häusern, in Abb. 2 mit Reihenhäusern dargestellt. Ein Blick auf diese Zeichnungen lehrt, daß in jeder Beziehung die letztere Anordnung den Vorzug verdient. Hier eine große zusammenhängende Gartenfläche, dort enge 4 m breite Gänge, in denen nichts wachsen kann; hier ein Abstand der Fenster von 8—9 m, dort von 38,60 m; hier eine geschützte warme Giebelwand, dort ringsum zugige Gänge; hier möglichste Abgeschlossenheit der Häuser von einander, dort ein Aneinanderdrängen, daß den Augen und Ohren der Nachbarn nichts verborgen bleiben kann. Und dazu kommt das freistehende Haus noch wesentlich teurer zu stehen, sowohl Baugrund wie Bau.

Nehmen wir an, das qm. Baugrund koste ohne Straßenbaukosten 7 Mk., so würde der halbe Baublock in Abb. 1 kosten 49.60.7 = 20580 Mk.,

Abb. 2.



derjenigen in Abb. 2 78,60.6.47 = 35212,8 Mk., dazu kommen Straßenregelungs- und Kanalisations-, p. p.-Kosten, welche angenommen werden können f. d. lfdm. Straßenfront bis zur halben Straßenbreite mit 80 Mk., so daß im ersteren Falle dazu kommen (2,60 + 49) 80 = 13520 Mk., im zweiten Falle (2,64 + 78,60) 80 = 16528 Mk., daher die Gesamtkosten zu 1) 34100, zu 2) 51740,8. Nun verteilt sich die Summe von 34100 auf 6 Parzellen, so daß jede 5683 Mk., die von 51740,8 auf 12 Parzellen, so daß eine jede 4311,5 Mk. kostet. An Baukosten kann gerechnet werden bei dem freistehenden Hause für das qm 170 Mk., beim Reihenhause 150 Mk.; es kostet also das freistehende Haus 5683 + 17000 = 22683 Mk., das Reihenhaus 4311,5 + 15000 = 19311,50 Mk., so daß das erste zu 5% gerechnet jährlich kosten würde 1134,15, das zweite 965,57 Mk.

Wird der Rechnung ein kleineres Haus etwa von 7 m Breite bei 9 m Tiefe zu Grunde gelegt, so stellt sich die Frage für das freistehende Haus noch ungünstiger, da die baupolizeilich zulässige Ausnutzung schon nicht mehr möglich ist. Das Grundstück muß groß sein (7 + 2,4) (9 + 2,4) = 255 qm, während bei 3/10 Bebauung nur 210 qm erforderlich sind.

Wird die bebaute Fläche dagegen größer, so treten die Nachteile des freistehenden Hauses zurück und besonders, wenn der Besitzer in der Lage ist, die Grundfläche nicht bis zur zulässigen Grenze ausnützen zu müssen, wird die freie Lage des Hauses mitten im Garten vorzuziehen sein; so beträgt in unseren eigentlichen Villen-Kolonien die bebaute Fläche in der Regel wohl nur 1/10—1/20 der ganzen Fläche.

Daß die Bebauung, wie sie in Abb. 1 und 2 dargestellt ist, nur ein Schema ist, und daß selbstverständlich die Grundstücke nicht alle gleich breit und tief und in einer Linie angeordnet werden dürften, ist überflüssig besonders zu betonen; und auch, daß in geschlossener Häuserreihe sich mindestens ebenso reizvolle architektonische Wirkungen erzielen lassen, wie bei freistehenden Häusern, wird kein Architekt bezweifeln.

Zu wünschen wäre nur, daß, wenn der Bau von Reihenhäusern im Gebiete der offenen Bauweise gestattet wird, nicht große Gebiete hierfür festgelegt werden, sondern daß Blöcke mit offener Bauweise abwechselten mit Reihenhaus-Blöcken. Solch Wechsel würde dem Eindruck beider Bauweisen nur förderlich sein.

ZUR HAMBURGER SANIERUNG. Von Theodor Goecke in Berlin. Zu der Kritik, die Baupolizeidirektor Olshausen an den „Randglossen" des Universitätsprofessors Fuchs in der „Zeitschrift für Wohnungswesen" No. 3 vom 10. November d. Js. geübt hat, sei die Bemerkung gestattet, daß in diesen Randglossen einer weitverbreiteten Ansicht Ausdruck gegeben worden ist. Wenn der Kritiker meint, daß vom Standpunkte des Näherstehenden die Sache ganz anders aussehe, so ist damit noch nicht bewiesen, daß sie von diesem Standpunkte auch besser aussehe. Man hätte sicherlich denselben gesundheitlichen und wirtschaftlichen Erfolg erzielen können, ohne den künstlerischen Mißerfolg, wenn nur überhaupt an diese Seite der Sache gedacht worden wäre; dies ist der Eindruck eines jeden Unbefangenen.

Bei Besprechung des Baupolizeigesetzes der Stadt Hamburg usw. in der Deutschen Bauzeitung vom 22. August 1903 erlaubte ich mir deshalb zu bemerken:

„—. Man braucht dabei keineswegs der Meinung zu sein, alles im geschichtlichen Sinne Erhaltenswerte müsse nun auch erhalten werden — die Bedürfnisse des lebenden Geschlechtes fordern oft gebieterisch freie Bahn zu ihrer Befriedigung; was man aber verlangen kann, ist, daß sich im künstlerischen Sinne Gleichwertiges an Stelle des Fallenden erhebe, und zum mindesten dürfen polizeiliche Bestimmungen dem nicht im Wege stehen, im Geiste des Alten Neues schaffen zu können.

Wenn man sieht, welche Bautätigkeit sich an Stelle der malerischen Ecken und Winkel in der südlichen Neustadt, die gegenwärtig umgebaut wird, breit macht, so vermag keine rechte Freude über die unzweifelhaft großartige Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse aufzukommen. Gilt Lichtwark nicht als Prophet in seinem Vaterlande? Auch die durch den Bebauungsplan gegebene Grundlage mit der schematischen Verbrechung der Blockecken, mit der Geradeführung der Straßen an Stelle früherer Krümmungen, mit der brutalen Durchbrechung der bisher geschlossenen Schaarmarktwandung u. a. läßt künstlerische Rücksichten vermissen."

Zweckmäßigkeit und Schönheit sind keine Gegensätze, und die Schönheit ist auch kein der Zweckmäßigkeit bloß angehängter kostspieliger Überfluß. Wenn ferner gesagt wird, daß ein baupolizeilich vorurteilsfreies Gemüt den Fachwerksbau in einem geschlossen bebauten Stadtteile kaum empfehlen und daß die städtische Feuerkasse kaum dazu ihre Zustimmung geben könne, so klingt dies wie Ironie, da gerade in Hamburg die Baupolizei einen Vernichtungskrieg gegen den Fachwerksbau führt, nicht nur in geschlossener Bebauung, nicht nur in Neubauten, sondern auch in offener Bauweise und bei Wiederherstellung alter Häuser, wie man in der oben angegebenen Besprechung näher nachlesen möge! Das Wörtchen „kaum" läßt jedoch erhoffen, daß der Verfasser selber noch an diesem Vorurteile zweifelt und dies gibt einen erfreulicheren Ausblick in die Zukunft!

NEUE BÜCHER.

Besprochen von TH. GOECKE, Berlin.

GESUNDHEIT UND WEITRÄUMIGE STADTBEBAUUNG. Insbesondere hergeleitet aus dem Gegensatze von Stadt zu Land, von Miethaus zu Einzelhaus, samt Abriß der städtebaulichen Entwicklung Berlins und seiner Vororte von Th. Oehmcke, Regierungs-Baurat a. D. in Groß-Lichterfelde bei Berlin. Mit 8 Abbildungen und 1 Plan. Berlin, Verlag von Jul. Springer.

Das Programm des Buches wird in dem „Stadt und Land" überschriebenen 1. Kapitel gegeben, indem der Verfasser das Wohnen in der Stadt dem auf dem Lande und das Wohnen in einem großstädtischen Miethause dem in einem Einfamilienhause in Bezug auf den gesundheitlichen Einfluß gegenüberstellt. Er meint, ein Vorort etwas ferner von der Stadt ohne Wasserleitung, doch in offener Bauweise von bescheidener Höhe mit Gärten unterscheide sich hygienisch kaum vom platten Lande. Komme dann eine bessere Straßenbefestigung, Wasserleitung, unterirdische Entwässerungsanlage hinzu, so würden die Gesundheitsverhältnisse bessere als die auf dem Lande. Liege dagegen der Vorort näher bei der Stadt oder habe er sich zu einer Vorstadt entwickelt, mit zwar weiträumiger Bebauung, jedoch mit hohen Miethäusern, so seien die Gesundheitsverhältnisse schlechtere als die auf dem Lande, selbst wenn Wasserleitung usw. vorhanden wären. Der Verfasser stellt somit die äußersten Gegensätze einander gegenüber und kommt, um dies gleich vorweg zu nehmen, erst ganz zum Schlusse seines Buches auf diejenige Art städtischer Bebauung zu sprechen, die er selbst als zweckmäßig empfiehlt und die in gleicher Weise den gesundheitlichen wie den sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht wird, nämlich die etwa dreigeschossige Bebauung in geschlossener Reihe. Es hätte nahe gelegen, diese Bebauungsart von vornherein mit in die Betrachtungen hineinzuziehen, wodurch der Verfasser vielleicht zu etwas anderen Schlußfolgerungen gekommen wäre. Nicht in diesen liegt daher der Wert seines Buches, sondern in dem reichhaltigen, übersichtlich geordneten Materiale, das den Fachgenossen vielfache Anregungen bietet, wie aus der folgenden Inhaltsangabe hervorgehen dürfte.

Zunächst wird ausgeführt, daß die Anpassung an das Stadtleben ein bewußt hygienisches Verhalten erfordere, um den gesundheitlichen Gefahren der Städte zu entgehen. Die Engländer gehören von den neueren Völkern zu denjenigen, die am meisten Stadtbewohner geworden seien; deshalb sei auch in England die Notwendigkeit einer Pflege des Gesundheitswesens und einer hygienischen Gesetzgebung hervorgetreten, und zwar in ihren Hauptteilen auf Betreiben der Selbstverwaltungskörperschaften.

Dann gibt der Verfasser eine Statistik über die Sterblichkeit in Stadt und Land nach Finkelnburg, Raths, Bellod usw. Trotz großer Aufwendungen für Pflasterungen, Straßenreinigung, Trinkwasserversorgung, Abwässerbeseitigung, Krankenhausbauten, Schlachthofanlagen und sonstiger Gesundheitswerke, trotz gesteigerter Lebenshaltung bestehe der Gegensatz in der Lebensdauer zwischen Stadt und Land weiter. Die angegebenen Durchschnittsziffern der Sterblichkeit beweisen m. E. aber

nicht, daß diese Erscheinung ausschließlich den verschiedenartigen Lebensbedingungen zwischen Stadt und Land zuzuschreiben sei. Wie aus der weiter mitgeteilten Statistik über die Wehrfähigkeit der Bevölkerung in Stadt und Land, besonders über den Rückgang der Tauglichkeitsziffern in den Städten, hervorgeht, ist von wesentlichem Einfluß auf die Sterblichkeit die Art der Tätigkeit, der Beruf und wird man daher nicht das Leben in der Stadt mit ihrer vorwiegend gewerblichen und industriellen Bevölkerung dem des Landes mit seiner landwirtschaftlichen Bevölkerung gegenüberstellen können; ein zutreffender Vergleich müßte gegenüberstellen z. B. einen industriellen Landort einer industriellen Stadt usw. Die Gegenüberstellung der absoluten Sterblichkeitsziffern zwischen Stadt und Land, ohne dabei die Art der Tätigkeit ihrer Bewohner zu scheiden, muß zu einem falschen Bilde führen. Ein Beruf z. B. der einen hohen Prozentsatz Tauglicher zum Waffendienst stellt, ist der des Schiffers, und doch in wie kleinen Räumen wohnt gerade eine Schifferfamilie! Der Wohnungszustand läßt also noch keinen Rückschluß auf die Sterblichkeit zu, es kommt auf den Beruf an und wieviel Bewegung man in frischer Luft hat.

Der Verfasser geht dann des weiteren auf die Ursachen des Gegensatzes von Stadt und Land in Bezug auf die leibliche Gesundheit ein, wobei er allerdings dem platten Lande gegenüber immer nur die engräumig gebaute Großstadt im Auge hat. Drückende Sommerhitze in schachtartigen Höfen, enge Straßen in der ganzen Stadt überhaupt, mangelnder Sonnenschein im Winter, Verunreinigung der Luft, (schlechte, weil unbewegte Luft in den Höfen und in schwer zu lüftenden Räumen, ferner Staub, Ansteckungskeime, Ruß, Rauch usw.). Verunreinigung des Bodens und des Wassers, endlich die Lebensweise an sich (Stubenluft, Straßenlärm, Wirtshausbesuch, ungenügende Bewegung) beeinflussen die Gesundheit des Stadtbewohners in ungünstiger Weise, namentlich schon im Kindesalter.

Der Gegensatz von Stadt und Land wirke aber auch auf die geistige Gesundheit und die sittlichen Zustände. Geistige Genüsse (Theater, Konzert usw. neben der Tagesarbeit) bringen geistige Ermüdung, Nervenschwäche mit sich, ein weniger geregeltes Leben, das keine Rücksicht auf die Nachbarn nehme, im Gegensatze zu der in kleineren Städten und die auf dem Lande geschlossenere Geselligkeit. Lichte, weiträumig gebaute, schlupfwinkelfreie Stadtteile, namentlich locker und luftig angelegte Vororte mit gutgeordnetem Wohnungswesen seien in Bezug auf die Einschränkung sozialer Übel (Verrohung, Prostitution, Verbrechen) den dicht bebauten Großstadtvierteln mit ihren Riesenhäusern und Massenwohnungen überlegen, wobei namentlich bei den Großstadtkindern eine lebendige Naturanschauung wieder geweckt werden könne.

Im 2. Kapitel stellt nun der Verfasser das Stockwerkhaus dem Einfamilienhause gegenüber, indem er meint, daß das Stockwerkhaus von der dichten Bebauung bedingt wird, während das Einfamilienhaus eine weiträumige Stadtbebauung voraussetzt. Hierzu wäre nun erwünscht gewesen, wenn schärfer unterschieden worden wäre zwischen dem Massenmiethause, der Mietkaserne, dann dem kleineren Miethause, dem Bürgerhause und endlich dem Einfamilienhause, das sowohl als Stockwerkhaus in geschlossener Reihe, wie als freistehendes Landhaus seine Berechtigung hat. Die geschlossene Bauweise wird stets als die eigentlich städtische anzusehen sein, zum Unterschiede von der ländlichen, denn das engere Zusammenrücken der Bevölkerung ermöglicht erst städtisches Leben. Dabei kann aber auch weiträumig gebaut werden in dem vom Verfasser gewünschten Sinne. Dieser fährt dann fort, daß die hohen Bodenpreise ein straffes Festhalten an der Stockwerktürmung, die bereits in den zu eng gewordenen mittelalterlichen Städten eingetreten sei, veranlaßt und die Entwicklung des Eigenhauses gehindert hätten. Wie Dr. Rud. Eberstadt nachgewiesen hat, ist das Stockwerkhaus im Sinne des heutigen Miethauses erst von Italien zu uns gekommen, mit der damals auf architektonische Monumentalität ausgehenden Kunstrichtung. Wenn die moderne Entwicklung unserer Städte aber an dieser Bauart festgehalten und sie noch weiter ausgebildet hat, so liegt die Ursache dafür nur zum Teil in den Vorteilen, die der Bodenspekulation daraus erwachsen.

Im 3. Kapitel wird dann die Nutzanwendung der vorher angestellten Betrachtungen gegeben und besonders der Vorzug ländlichen Wohnens in den Vororten und Vorstädten mit mehr oder weniger lockerer Bebauung gerühmt, und in vermindertem Grade auch das Wohnen in weiträumigeren Teilen des Stadtinneren anerkannt. Dem wird man zustimmen können mit dem Vorbehalte, daß Weiträumigkeit und offene Bauweise eben nicht dasselbe sind. Ähnlich verhält es sich mit dem Wohnen im Einfamilienhause gegenüber dem Wohnen im Mehrfamilienhause, zu dessen Entstehung der Verfasser die weiträumige Anlage von Vororten oder einzelner Stadtteile als Vorbedingung ansieht. Hierzu ist zu bemerken, daß die Bebauung mit Einfamilienhäusern in England doch vielfach eine recht engräumige ist, und es doch noch nicht als unbedingt sicher hingestellt werden kann, daß eine weiträumige Bauweise die Anlage von Gesundheitswerken erübrigt — denn dann hört überhaupt städtische Bebauung auf und müßte die Stadt in eine ländliche Bebauung auseinander gezogen werden.

Die weiteren Betrachtungen des Verfassers beziehen sich ausschließlich auf die Entwicklung von Berlin mit seinen Nachbarstädten und Vororten, wozu eine Anzahl von Forderungen aufgestellt werden, die sich im wesentlichen decken mit dem, was die moderne Städtebaulehre verlangt. Er übt dazu namentlich Kritik an der zuletzt erlassenen Vorortsbauordnung von 1903, die in der Tat einer sehr weitgehenden Ausdehnung großstädtischer Bebauung mit 4- und 5 geschossiger Bebauung Raum bietet und das Zwischenglied zwischen dieser großstädtischen und der landhausmäßigen Bebauung, nämlich die niedrigere Reihenbebauung arg vernachlässigt. Von letzterer führt der Verfasser ein Beispiel aus Groß-Lichterfelde vor, wo zwischen der Mittel- und Ruprechtstraße schmale Einfamilienhäuser in geschlossener Reihe errichtet worden sind und, um an die Hintergärten bequem heran zu kommen, der ganze Baublock in der Mitte durch einen Wirtschaftsweg aufgeschlossen worden ist.

Zum Schlusse bespricht der Verfasser noch die Anforderungen, die an die Schaffung von öffentlichen Gärten, Park- und Platzanlagen zu erheben sind, indem er Berlin und London mit einander vergleicht. In Berlin entfallen danach auf 1000 Einwohner 0,28 Hektar derartige Erholungs- und Schmuckanlagen, in London dagegen 0,56 Hektar, also gerade das Doppelte.

Das Buch gibt also eine gute Übersicht über die hygienischen Anforderungen des Städtebaus und kann deshalb allen denjenigen, denen die Volksgesundheit am Herzen liegt, zum Studium nur empfohlen werden. Außer der angeführten medizinischen Literatur hätte aber auch wohl die bautechnisch-hygienische Literatur etwas Beachtung verdient.

BÜCHERSCHAU.

The Garden City. The Official Organ of the Garden City Association. — Cottage Exhibition Nummer. Garden City Press Limited, Hitchin. Simpkin, Marshall & Co., 23, Paternoster Row, London 1905.

Die Großstadt als Städtegründerin. Von A. Abendroth, städtischer Oberlandmesser und Kulturingenieur, Hannover. Abdruck der gleichnamigen Abhandlung in Heft 2 bis 4 unserer Zeitschrift, 1905. Schlachtensee, Verlag der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft. Flugschrift 8. Preis 50 Pfennig.

Geschäftsbericht der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft. 1904—1905. Verlag der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, Schlachtensee.

Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen. Leitfaden für kommunale Verwaltungsbeamte und Gemeindetechniker, bearbeitet von Alfred Abendroth, städtischen Oberlandmesser in Hannover. Mit 10 Textzeichnungen. Zweite verbesserte Auflage. Berlin, Carl Heymanns Verlag, 1905, Preis 3 Mark.

Das Heidelberger Schloß. Werden, Zerfall und Zukunft. In 12 Vorträgen dargestellt von Adolf Zeller, Kgl. Regierungsbaumeister, Privatdozent für Baugeschichte und Stillehre an der Technischen Hochschule in Darmstadt. XVI und 144 Seiten nebst 100 Abbildungen im Texte und auf 34 Tafeln. Karlsruhe, Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. 1905.

Die Gartenkunst, Zeitschrift für die Gesamtinteressen der Gartenkunst und Gartentechnik, sowie der damit verwandten Zweige des Gartenbaues. Herausgegeben vom Verein Deutscher Gartenkünstler. Redigiert von Emil Clemens, Stadtobergärtner, Berlin SO. 33. Die Zeitschrift erscheint allmonatlich. Preis 15 Mark. Verlag der Gebrüder Bornträger Berlin SW. 11.

Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, im Auftrage des Tages für Denkmalpflege bearbeitet von Georg Dehio. Band I: Mittel-Deutschland. Berlin, verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G. 1905. Preis 4 Mark.

Heimatschutz, Denkmalpflege und Bodenreform. Von Dr. Paul Weber, a. o. Professor der Kunstgeschichte an der Universität Jena. Berlin 1906. Verlag „Bodenreform" (Damaschke) NW. Lessingstraße 14. Preis 50 Pf.

Die Abwasserreinigung mit Rücksicht auf die Reinhaltung der Abwasserläufe vom hygienisch-technischen Standpunkte. Von Prof. Dr. K. Thumm, Mitglied der Kgl. Prüfungsanstalt für Abwasserversorgung und Abwasserbeseitigung in Berlin. Sonderstück aus dem „Techn. Gemeindeblatt" 1905, No. 14 u. 15. Berlin, Carl Heymanns Verlag W. 8, Mauerstraße 44.

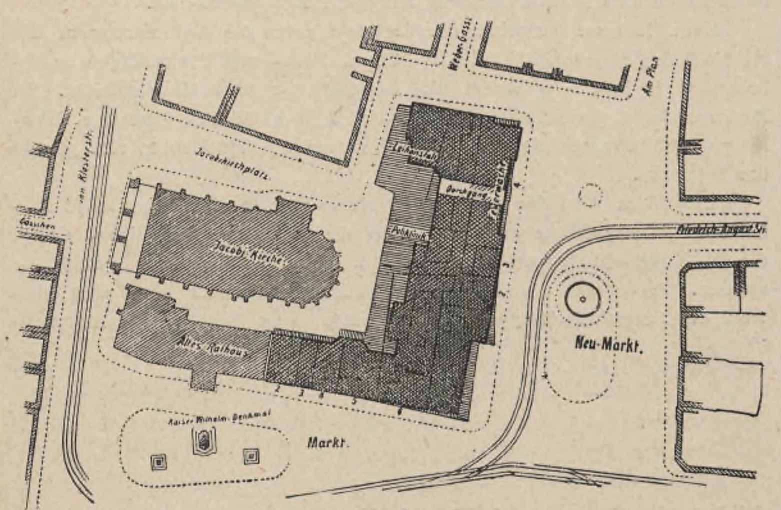
Leipziger Bauzeitung, Wochenschrift für Bauwesen. Leipzig 1905. Verlag Kühnel. Vierteljährlicher Bezugspreis 1,50 Mark.

Stiftung für Internationalismus. Welt-Hauptstadt. Artikel des Herrn J. H. Eykman, veröffentlicht in „The Review of Reviews" Augustheft 1905 und durch den Verfasser für die Wissenschaftlichen Blätter bearbeitet. — Abgedruckt aus den „Wissenschaftlichen Blättern" 1905.



Der Architekt des unter c auf Tafel 75 des vergangenen Jahrganges mitgeteilten Gebäudes des Berliner Spar- und Bauvereins in der Stargardter Straße ist nicht Alfred Messel, sondern P. KOLB, Berlin-Rixdorf, der auch der Architekt der auf Tafel 77 veröffentlichten Wohnhäusergruppe des Berliner Spar- und Bauvereins am Nordufer ist, nicht Kleinert, wie dort irrtümlich angegeben wurde.

Die Frage des RATHAUSNEUBAUES IN CHEMNITZ hatte schon insofern eine Lösung gefunden, als das alte Rathaus erhalten bleiben und im Anschlusse daran der Neubau mit der Hauptfront



nach dem Neumarkt errichtet werden soll, wodurch eine gute Doppelplatzanlage — siehe Abbildung — geschaffen würde. Dem Vernehmen nach machen sich aber jetzt noch Einflüsse geltend, auch die dem Neubau zu opfernden Häuser zu erhalten.

WETTBEWERB UM VORENTWÜRFE FÜR DIE NEUBAUTEN AUF DEM GELÄNDE AM EHEMALIGEN TÖPFERPLATZE IN LEIPZIG-ALTSTADT unter den in Leipzig ständig wohnenden Architekten. Drei Baublöcke, deren Hauptfronten am verlängerten Barfußgäßchen und am Thomasringe liegen und deren rückwärtigen Baufluchten nach der Kleinen Fleischgasse und dem Matthaikirchhofe gerichtet sind, sollen bebaut werden. Verlangt werden Fassaden- und Grundrißskizzen vom Erdgeschoß und einem Wohngeschosse. Anlehnung an die Formensprache der Leipziger Bauten aus dem Beginn des XVIII. Jahrhunderts wird anheimgegeben. Frist bis zum 31. Januar 1906. Vier Preise von 4000, 2500, 2000 und 1500 Mark. Der Ankauf weiterer Entwürfe für je 800 Mark bleibt vorbehalten. Das Preisgericht besteht aus den Herren Bürgermeister Dr. Dittrich in Leipzig, Stadtverordnetenvizevorsteher Baumeister O. Enke in Leipzig, Professor Th. Fischer in Stuttgart, Baurat Grässel in München, Geh. Oberbaurat Dr. Ing. Licht in Leipzig und Oberbürgermeiter Justizrat Dr. Fröndlin in Leipzig. Wettbewerbs-Unterlagen sind gegen Erstattung von 3 Mark vom städtischen Hochbauamt in Leipzig, Neues Rathaus, Zimmer No. 408 zu beziehen.

PARIS, das sich umwandelt. Der ein wenig trostlose Anblick des großen Platzes du Carrousel wird vollständig umgebildet werden durch die Arbeiten, die Meister Redon, der Architekt des Louvre, augenblicklich ausführt. Die hübsche Balustrade, die in Armhöhe den ganzen linken Teil der Gärten mit einer der großartigen Statuen verbindet, und in der Folge mit dem Bogen du Carrousel, wird nach der rechten Seite verlängert werden, indem sie den bedeutend vergrösserten Gärten eine elegante Umzäunung giebt, mit dem Triumpfbogen als majestätischen Eingang. Das ist nicht Alles, sagt uns der Architekt des Louvre. Die großen Bäume, welche die Gärten verdecken, werden verschwinden, indem sie so die großartige Aussicht auf die hundertjährigen Bäume der Tuilerien freigeben. „Die Hügel, die kleinen Säulen und die Goldkugeln der Gärten, welche so gut den schlechten Geschmack des zweiten Kaiserreiches zu erkennen geben, werden ebenfalls verschwinden, um den schönen Springbrunnen Platz zu machen und so diese Gärten auf französiche Art angenehm zu vervollständigen." Und Meister Redon, der ein Eiferer für diese schöne Gartenkunst ist, deutet mit dem Finger auf die künftigen Parterres und zeichnet die eleganten Linien der Fontainen.

BRIEFKASTEN.

R. R. Leipzig. Wo haben sich Genossenschaften etc. von Flurstücksbesitzern gegründet, die ihr Areal durch Aufstellung eines Bebauungsplanes (der ohne Umlegung nicht möglich ist) verwerten wollen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

3. Jahrgang 1906 2. Heft



ALLGEMEINER BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE STADT KUFSTEIN. (VERGL. DOPPELTAFEL 9/10).

Von OTTO LASNE, München.

Im September 1898 hat der Verfasser dieses Planes vom Stadtmagistrate Kufstein den Auftrag erhalten, zur Lage eines künftigen Amtsgebäudes ein Gutachten abzugeben. Mit diesem wurde im Oktober gleichen Jahres ein allgemeiner Vorschlag für die künftige Stadterweiterung, in Form einer Handskizze vorgelegt nebst einem Erläuterungsberichte, in dem es hieß:

„Bei Betrachtung des Kufsteiner Stadtplanes fallen zunächst zwei Plätze ins Auge, die nahezu in senkrechten Linien aufeinanderstoßen: der untere und der obere Stadtplatz. Das Charakteristische dieser Plätze ist außer ihrer langgestreckten Form, die sie fast als breite Straßen erscheinen lassen, die starke Verengung, die der ansteigende untere Stadtplatz bei seiner Einmündung in den nahezu wagrechten oberen Stadtplatz erleidet.

Diese Verengung, die ursprünglich wohl der Festungseigenschaft der Stadt Kufstein ihre Entstehung verdankt, stellt einen sehr guten Abschluß des unteren Stadtplatzes dar, und es wird wohl nie jemand auf den Gedanken kommen, sie beseitigen zu wollen, obwohl diese Verengung für das heutige Kufstein eine Störung bildet. Jeder Kufsteiner erinnert sich an die im vorigen Jahre vorgenommene Kanalisierung. Der ganze Fuhrwerkverkehr war durch mehrere Tage unterbrochen, und gar mancher mochte mit Schrecken daran gedacht haben, wie es an dieser Stelle bei einer Feuersbrunst, die das Bestreben hätte, sich zur unteren Stadt auszubreiten, mit den Rettungsarbeiten aussehen würde.

Mit der Vergrößerung Kufsteins, wie sie z. Z. fast ausschließlich in der oberen Stadt sich vollzieht, wächst aber auch der Verkehr und mit dem Wachsen des Verkehrs wird die Tatsache, daß die obere Stadt mit der unteren durch eine einzige schmale Zufahrtstraße verbunden ist, immer unhaltbarer. Dieser Umstand war bei Aufstellung meiner Vorschläge in allererster Linie zu berücksichtigen, und ich habe ihm insofern Rechnung getragen, als ich die Sackgasse, die unterhalb des Gasthauses zum Auracher, an der Post Haus No. 5 abschließt, als Straße durch das Postgebäude weitergeführt dachte. Für die architektonische Ausgestaltung wäre die Herstellung eines durch Unter- und erstes Obergeschoß gehenden Bogens in der ganzen Tiefe des Gebäudes dessen Abbruch und der dadurch möglichen Volldurchführung der Straße vorzuziehen.

Ein anderer Vorschlag schien gänzlich unausführbar, wenn auch zugegeben werden soll, daß eine künftige Generation daran denken wird, den Festungsberg mit einem Tunnel zu durchbrechen und so eine unmittelbare Verbindung von der heutigen Innbrücke zu jenem Stadtteile zu schaffen, der sich dann oberhalb der Festung, längs des Inns erstrecken wird.

Doch genug mit dieser Abschweifung und wieder zurück zu unserm Postbogen. Dieser und die wenig-

stens teilweise erfolgende Aufschüttung des tiefgelegenen Hofes hinter der Post würden die Erschließung des ganzen zwischen Kaiserbergstraße und Inn gelegenen Stadtteiles zur Folge haben und brächten von selbst die durchaus notwendige, weitere Verbindung von unterer und oberer Stadt."

Was damals über die genannten Plätze gesagt wurde, ist auch heute noch zu unterschreiben. Es wäre sehr zu bedauern, wollte man sich entschließen, die Übergangsstelle vom unteren zum oberen Stadtplatze wesentlich zu verbreitern. Die Geschlossenheit des unteren Platzes, die übrigens bei einem Um- oder Neubau des Rathauses zur erhöhten Geltung käme, ginge vollständig verloren und der konvexe Übergang in den oberen Stadtplatz — eine Lösung, wie sie von jedem, der die Schaffung guter Stadtbilder anstrebt, lebhaftest bekämpft wird — gäbe ein sehr unschönes Bild, umso unschöner, je breiter man die Öffnung in den oberen Stadtplatz schlagen würde. Kufstein sollte damit verschont bleiben.*)

Bekennt man sich zu dieser Anschauung, so bleibt nur übrig, den Ausweg zu betreten, auf den vorher hingewiesen worden ist, d. h. eine Straße durch das Postgebäude zu führen, die in ihrem Laufe zunächst eine nord-nord-östliche Richtung und nach scharfer Krümmung bei Hs. No. 213 eine ost-süd-östliche Richtung einzuschlagen hätte. Bei Hs. No. 75 würde sie die Kaiserbergstraße überqueren, um unter Beibehaltung ihrer Richtung in der Nähe von Hs. No. 138 jene Straße zu erreichen, die sich hinter dem Kalvarienberg zu Füßen des bewaldeten Berggehänges gegen den Sparchenfluß (nördlich von Kufstein) hinzieht. Von dieser Stelle aus will Herr Ingenieur M. Maurer die Bergstraße abzweigen lassen, welche er zur Erschließung des Kaisertales im Auftrage des Stadtmagistrates entwirft; es war deshalb nötig, auch die oben beschriebene Straße zu diesem Punkte zu führen. Das Längenprofil der letzteren, die wohl die Bestimmung hätte, einst eine zum oder ins Kaisertal führende Straßenbahn aufzunehmen, wäre hervorragend günstig. Verlorene Steigungen sind gänzlich vermieden; die höchste Steigung, welche in ihrem Laufe zu überwinden wäre, beträgt 1,6‰ gegenüber einer Steigung bis zu 8‰, welche der untere Stadtplatz besitzt.

Alles, was der rund 2,2 km langen Straße an bewohnten Gebäuden zum Opfer fallen müßte, wären die Hausnummern 75 und 103 und ein Teil des Postgebäudes, Haus No. 5, wie der vorgeschlagene Durchbruch das verlangt. Dafür müßten freilich bedeutende Aufwendungen gemacht werden. Wenn man aber bedenkt, was für große Wertsteigerung die Besitzer jener Grundstücke erzielen würden, die von der vorgeschlagenen Straße durchschnitten oder berührt und dadurch erschlossen werden sollen und was für Vorteile der Stadt aus einer solchen Straßenführung erwüchsen, kann man wohl zur Anschauung gelangen, daß es nicht allzu schwer sein wird, die zunächst Beteiligten sowohl, als auch die Gesamtheit, also die Stadt selbst, zur Tragung dieser Aufwendungen zu bestimmen. Es würde zu weit führen, sollte der Nachweis erbracht werden, aus welchen Einzelheiten sich für die Beteiligten und die ganze Stadt der Nutzen zusammensetzt, der mit der vorgeschlagenen Straßenführung herbeigeführt wird und welche Höhe er erreicht. Auf eines aber darf jedenfalls hingewiesen werden: Kufstein ist in erster Linie Fremdenstadt. Die wunderbare Umgebung, in der es sich, von der Feste Geroldseck bekrönt, an den Gestaden des rasch fließenden Bergstroms ausbreitet und an den Festungsberg schmiegt, zieht einen alljährlich wachsenden Fremdenstrom in seine Mauern. Die Nähe Innsbrucks und Münchens und die Raschheit, mit welcher diese Städte zu erreichen sind, sowie die Lage an der Grenze und zu Füßen des herrlichen Kaisergebirges, mit seinem entzückenden Tale, sind Vorzüge, wie sie weit und breit kein anderer Ort besitzt. Die geplanten Straßenbauten nach Thiersee und Bayrischzell, nach Sacherang und Aschau, nach Söll und Elmau und die Erbauung einer Bahn nach Walchsee und Kößen werden diese Vorzüge erhöhen und vermehren, insbesondere aber wird der größte von den vielen Vorzügen Kufsteins, das nahe Kaisertal, durch den beabsichtigten Bau einer Fahrstraße oder einer elektrischen Bahn erst der Allgemeinheit erschlossen und das um so ausgiebiger, je leichter und bequemer man es macht, daß dieses Ziel, das sich dann viele Tausende stecken, zu erreichen ist. Das Bequemste wäre es, die elektrische Bahn, welche zu bauen beabsichtigt ist, bis zum Kufsteiner Bahnhof zu führen. Das scheint heute ausgeschlossen; die Innbrücke mit ihren schmalen Fußwegen läßt es nicht zu, und an einen Brückenneubau wird in absehbarer Zeit wohl nicht zu denken sein, obwohl ein solcher an Stelle der jetzigen Eisenbrücke und selbstverständlich in anderen Breitenabmessungen, vor allem aber in anderem Material ausgeführt, auch aus ästhetischen Gründen freudigst zu begrüßen wäre. Eiserne Fachwerkbrücken sollten in solch herrlicher landschaftlicher Umgebung verboten sein.

Hier wäre gleich noch anzufügen, daß auch jener Straßenzug in den Bebauungsplan aufgenommen wurde, von dem im Erläuterungsbericht vom Jahre 1898 mit den vorher schon angeführten Worten die Rede war: „daß eine künftige Generation daran denken wird, den Festungsberg mit einem Tunnel zu durchbrechen . . . . ." Die hierin ausgesprochene Vermutung, daß dieser Gedanke für jetzt nicht weiter verfolgt werden könne, war eine irrige. Die Stadtvermessung hat den Beweis geliefert, daß Geländeschwierigkeiten in geringerem Maße vorhanden sind, als der Verfasser früher angenommen hat und zur Bekräftigung hierfür möge angeführt werden, daß auch Herr Professor Hohenner, der die Vermessung ausgeführt hat, das Wünschenswerte eines solchen Straßenzuges betonte, ohne daß er Kenntnis von der seinerzeit niedergelegten Anschauung des Verfassers über einen solchen besaß. Hierbei ist noch besonders zu bemerken, daß die Straße nur auf eine Länge von etwa 50 m in den Felsen zu brechen und als Galerie nach Art jener an der Axenstraße am Vierwaldstädtersee auszubilden wäre. Es würde das eine Anlage von hohem landschaftlichen Reiz, mit welcher gleichzeitig ein prächtiger Promenadenweg entstünde; ihre Ausführung würde sich daher gewiß empfehlen und von der Mehrzahl der Einheimischen und allen Gästen freudig und dankbarst begrüßt werden. Die hervorragend wirtschaftliche Bedeutung, welche sie besäße, lehrt ein Blick auf den Plan: würde sie doch die leichtere Besiedlung des südlich der Festung gelegenen Gebietes, längs der Reichsstraße, ermöglichen und wäre, allerdings mit einem Umwege, eine weitere Verbindung zwischen unterer und oberer Stadt.

An den Kern eines jeden dieser Stadtteile, den unteren und den oberen Stadtplatz, die ihre bevorzugte, aber na-

*) Der untere Stadtplatz ist in seinem Zustande vom Frühjahr 1898 (vor Erbauung der Kirchenterrasse und des Hörfarterdenkmals) und mit einer Skizze zum Rathausumbau, in den Perspektiven auf Tafel 11 dargestellt.

türliche Stellung im Stadtplan auch in der Zukunft behalten werden, gliedert sich, abgesehen vom Zeller Gebiet, das übrige Kufstein an und wird das auch in fernen Zeiten tun. Es lag deshalb nahe, den Versuch zu machen, diese Stadtzentren besonders auszubilden; das Ergebnis dieses Versuches soll zunächst besprochen werden.

Beginnen wir mit dem unteren Stadtplatz, so ist früher bereits ausgeführt, daß seine Geschlossenheit in der Richtung zum oberen Stadtplatz möglichst zu erhalten wäre. Lediglich bei Haus No. 18 sind die Verkehrsbedürfnisse dadurch zu berücksichtigen, daß verlangt wird, dies Haus solle bei einem allenfallsigen Um- oder Neubau teilweise hinter seine jetzige Baulinie zurückgerückt werden und zwar so, daß der zurückgeschobene Teil mit der Flucht des Hauses No. 19 zusammenfällt. Hier ist übrigens zu bemerken, daß die gleiche oder wenigstens eine ähnliche Wirkung erzielt wird, wenn der Besitzer des Hauses No. 21 früher bauen würde, als jener von No. 18. Es wäre dies Zurückrücken dann bei No. 21, und zwar bis zur Fluchtlinie des erdgeschossigen Ladenanbaues zu verlangen, wie solches in den Lageplan rot eingezeichnet ist. Ein geplanter Umbau des Rathauses, die Ausgestaltung des Platzes vor der Brauerei zur Gräfin, Hs. No. 27, welcher teilweise in öffentliche Anlagen umzuwandeln wäre,*) und die Anlage einer Terrasse vor dem Gasthofe zum Auracher Hs. No. 6,**) welche durch die vorgesehene Abrundung zur Richtung der zum Postgebäude führenden Sackgasse eine Verkehrsbesserung im Gefolge hätte und besonders wertvoll wäre, falls der geplante Durchbruch durch das Postgebäude zur Ausführung gelangen würde, sind für den unteren Stadtplatz zunächst anzustreben.

Die eingezeichnete, teilweise Beseitigung von Haus No. 33 ist zurzeit nicht dringlich; sie käme überhaupt nur in Frage, wenn die früher besprochene Straßenführung innaufwärts, längs des Festungsberges und in der Richtung zur Reichsstraße oberhalb der Festung, möglich werden sollte. Ähnliches ist von Hs.-No. 1, der Apotheke, zu sagen und gerade die Beseitigung dieses Gebäudes, welche in die Pläne mit aufgenommen wurde, ist nur unter besonderen Voraussetzungen wünschenswert. Denn während der genannte Bau heute, von einem erhöhten Teil des unteren Stadtplatzes, etwa einem Fenster des Rathauses aus gesehen, den Anblick der eisernen Brückenkonstruktion größtenteils wohltätig verdeckt, würde seine Niederlegung, die ja aus Verkehrsrücksichten sicher wünschenswert wäre, die Häßlichkeit dieser Brücke in reichstem Maße zur Geltung bringen. Es müßte deshalb mit der Niederlegung von Hs.-No. 1 gewartet werden; erfolgen würde sie müssen, wenn dereinst die Brücke den Verkehr nicht mehr bewältigen kann. Von der heutigen Generation wird das kaum jemand erleben; einer künftigen bliebe es vorbehalten, den neuen Brückenbau so auszuführen, daß sein Anblick vom oberen Teile des Platzes, auch wenn eine Bresche in die untere Platzwand geschlagen ist, nicht verletzt, sondern erfreut.

Was die Ausbildung des oberen Stadtplatzes anlangt, so sei zunächst darauf hingewiesen, daß dieser Platz, von der Einmündung der Kaiserbergstraße aus gesehen, einen wundervollen Abschluß durch die Feste Geroldseck besitzt, dessen Anblick nur einigermaßen durch den Schulausbau

*) Z. Z. in Ausführung begriffen, leider aber mit wesentlichen Abänderungen, die dem Einfluß des Verfassers entzogen waren.

**) Inzwischen nach den Plänen des Verfassers ausgeführt.

Hs.-No. 200 beeinträchtigt wird. Der letztere müßte zum Opfer fallen, weil er zudem ein arges Verkehrshindernis bedeutet. Der Verfasser hält nämlich eine Straßenführung, welche zwischen Hs.-No. 180 und Hs.-No. 181 beginnt und die Richtung zur Pienzenauer Straße nimmt, für unbedingt nötig. Wird diese Straße aber durchgeführt — und das kann nur eine Frage der nächsten Zeit sein — so ergibt sich von selbst die Notwendigkeit der Beseitigung des Schulhauses, mit dem auch Hs.-No. 199 zu Fall käme. Die Ausbildung des öffentlichen Gebäudes, das wieder als Schulhaus an Stelle der vorher genannten Baulichkeiten, und unter gleichzeitiger Straßenverbreiterung zu errichten wäre, müßte mit der darüber liegenden Feste gut abgestimmt werden und könnte dann mit den geplanten Terrassenbauten einen famosen Platzabschluß bilden. Diese wären in zwei Absätzen hintereinander zu errichten. Die obere soll Anhängsel des gedachten Gebäudes werden, die untere wäre für die Öffentlichkeit bestimmt und würde bei Festlichkeiten, die sich meist an dieser Stelle abspielen, eine hochwillkommene Tribüne sein. Die Beseitigung von Hs.-No. 174 ist gleichfalls erstrebenswert, sie würde die Erschließung des wertvollen Gebietes zwischen der vorgenannten Straße, die in der Richtung der Pienzenauerstraße gedacht ist, und jener Straße, die nördlich vom Gasthof Egger Hs.-No. 172 zum Kienberg läuft, bezwecken. Die letztere hätte an ihrer Einmündung in den oberen Stadtplatz dereinst eine Verbreiterung zu erleiden. Der in den Plänen rot eingezeichnete Terrassenbau vor dem Gasthofe Egger ist bereits zur Ausführung gelangt. Vor den erdgeschossigen Gebäuden Hs.-No. 19 und 20 verbreitert sich der obere Stadtplatz und gibt an dieser Stelle ein nichts weniger als schönes Bild. Um ein besseres zu erhalten, macht der Verfasser den Vorschlag, bei Hs.-No. 20 und einem Teil von Hs.-No. 19 eine Verengung des Platzes zu schaffen. Das Gebäude, welches hier entstehen müßte, ist als kraftvoller Abschluß in dieser nordwestlichen Ecke gedacht und hätte im Erdgeschoß Arkaden zu erhalten. Der ganze Platz bekäme dadurch eine gerade an dieser Stelle wünschenswerte Geschlossenheit.*)

Nun aber genug mit so ins Kleine gehenden Beschreibungen. Es würde viel zu weit führen und sicherlich ermüden, würden alle Einzelheiten weiterhin so besprochen. Die Darstellung des Lageplanes wird gestatten, fortab alles in größeren Zügen zu behandeln.

Die Originalpläne liegen in zwei verschiedenen Maßstäben vor, in 1000 teiligen Blättern, welche ausführlich bearbeitet wurden und in einem solchen 1:2000, der eine leichtere Übersicht ermöglichen soll. Hierbei sind in der Darstellung hauptsächlich drei Verschiedenheiten zu beachten: braune (auf der Tafel schwarz) Hinterlegung bedeutet, daß die vorhandene Baulinie erhalten werden soll; rote Hinterlegung, daß an dieser Stelle eine neue Baulinie gezogen werden soll; alle grünen Hinterlegungen bedeuten Vorgärten, öffentliche Anlagen oder Rasenflächen, oder auch solche Gebiete, für welche der Verfasser vorschlägt, daß sie von der Bebauung auszu-

*) In der Zwischenzeit hat die Kufsteiner Sparkasse die Grundstücke Hs.-No. 28, 19 und 20 angekauft, um auf ihnen ein Sparkassen- und Postgebäude zu errichten. Zur Erlangung der Pläne hierfür wurde ein beschränkter Wettbewerb veranstaltet, aus welchem die Architekten Hessemer und Schmidt, München und Professor Jummerspach, München, als Preisträger hervorgingen. Die erstgenannte Arbeit ist zum Teil in die Perspektive b Tafel 12 herübergenommen, in welcher eine Gruppe des oberen Stadtplatzes in ihrem dermaligen Bestand und in einem Vorschlage zur Umgestaltung dargestellt ist.

schließen sind. Es sind das hauptsächlich Flächen in der Nähe der vorhandenen Friedhöfe, die übrigens teilweise als Anlagen auszubilden wären, dann die Wiesengehänge in Zell, welche sich längs des Bahnhofgebietes erstrecken und jene große Wiesenfläche, nördlich des Auracher Hofes Hs.-No. 23 in Zell, die im Osten vom Bahnhofsgebiet und im Norden von der Straße nach Bayern begrenzt ist. Für dieses Grundstück erscheint eine solche Anordnung deshalb außerordentlich wünschenswert, weil nur dadurch die Möglichkeit besteht, den herrlichen Blick auf die Niederndorfer Berge und die einzigschöne Linie des Vorderkaisers, die sich hier dem Auge bietet, zu erhalten. Es ist möglich, daß gegen diesen Vorschlag von den Besitzern jenes Grundstückes angekämpft wird, und es ist in der Tat ein starker Eingriff in das Eigentumsrecht, der hier gemacht werden soll. Der Verfasser kennt aber keinen andern Weg, um das höchst erstrebenswerte Ziel zu erreichen und hofft, daß gerade die Wahrung der eigenen Interessen die Besitzer jener Grundstücke veranlassen wird, seinen Vorschlägen zuzustimmen, denn das eigene Interesse verlangt es, daß den weiter westlich und südwestlich gelegenen Grundstücken, die sich im gleichen Besitze befinden und vortrefflich zur Bebauung eignen, der herrliche Blick erhalten wird, den sie bei jeder Bebauung der in Rede stehenden Wiesenflächen verlieren müßten.

Öffentliche Anlagen größeren Maßstabes sollen teils im Anschluß an vorhandene entstehen, teils neu geschaffen werden. Die erstgenannten beschränken sich auf eine Vergrößerung der Kalvarienberganlagen und auf eine solche der Anlagen am Kudlbach in der Nähe des Bades Kienbergklamm. Die letzteren wären: eine parkartige Anlage längs des Innes, die sich bis zur Einmündung des Sparchenbaches erstrecken sollte und eine solche oberhalb Mitterndorf, zu den Füßen des Stadtwaldes, an dessen Anfängen hier die beste Lage für ein großes Kurhaus usw. zu finden wäre.

Kleinere Anlagen bezw. Schmuckplätze sind mehrfach vorgesehen: längs eines Innkais, der von der Apotheke abwärts bis zum Anschluß an den künftigen Innpark errichtet werden soll und mit einer Freitreppe zu erreichen wäre, welche neben der Brücke geplant ist; dann zwischen der geplanten Straße außerhalb des künftigen Postbogens und dem eben genannten Innkai; ferner vor dem städtischen Spital; sodann am Kudlbach, zunächst des dermaligen Buchauerstadels und schließlich in Zell zwischen Auracherhof und der Baumeister Slackschen Besitzung Hs.-No. 24. Was sonst grün angelegt ist, sind Vorgärten, die je nach ihrer Lage kleinere oder größere Breiten erhalten sollen. Die breitesten derselben sind jenen Bauvierteln vorgelegt, welche den großen Parkanlagen oder den Waldungen zunächst liegen. Solche Bauviertel müßten insofern besondere Beschränkungen erfahren, als man in ihnen nur den Bau einzelstehender Familienhäuser oder Villen zulassen sollte, welche von so großen Gartenanlagen umgeben sind, daß ein guter Übergang zu Wald und Park entstehen würde.*) Es ist jedoch besonders zu betonen, daß nicht etwa verlangt werden soll, daß die Bauten in den zuletzt genannten Vierteln an die gezogene Baulinie gesetzt werden müßten. Im Gegenteil, eine freie Gruppierung wäre weitaus vorzuziehen. Die eingezeichneten Baulinien stellen lediglich dar, daß darüber hinaus nicht an die Straße gerückt werden dürfe. Selbstverständlich gilt das auch für die bestehenden Anlagen und insbesondere für die Villen Rössl und Lütti Hs.-No. 139 und 140.

Einzelne Bäume und Baumgruppen, die mit grüner Tusche gezeichnet wurden, sind allenthalben, besonders aber bei Platzbildungen und Straßenerweiterungen, eingestreut; sie sollen die Straßenzüge beleben und mehrfach zur Beschattung von Brunnen dienen oder auch von Ruheplätzen, die neben Bildsäulen oder sonstiger Straßen- oder Platzzier gestellt würden. Vorschläge zur Anpflanzung von Alleen sind nur in einem Falle, hier aber ausgiebig gemacht. Diese Allee soll den Kreuzbach unterhalb der Parkanlage bei Mitterndorf in einer Länge von rund 140 m und mit 4 Baumreihen begleiten. Eine größere Brunnenanlage wurde an ihrer tiefsten Stelle vorgelegt. Diese mit dahinter ansteigender Allee als Übergang zu Park und Wald müßte ein vortreffliches Bild geben.

Damit ist die Beschreibung dessen erschöpft, was als künftige Lungen der Stadt in den Plänen zur Darstellung gebracht ist. Nicht zur Darstellung konnte der Wunsch des Verfassers kommen, den er im Jahre 1898 ausgesprochen hat:

> „daß durch eine recht baldige Aufforstung einer möglichst großen, mit Promenadenwegen durchzogenen Fläche, längs des linken Ufers des Sparchenbaches, der Stadt Kufstein der so wünschenswerte Schutz gegen Nordwind verschafft werde."
>
> „Für die gesundheitlichen Verhältnisse Kufsteins und ihre Eigenschaft als Fremdenstadt wäre das von unschätzbarem Wert. Eine künftige Generation würde der heutigen Dank wissen."

Der lebhaftesten Erneuerung dieses Wunsches sei hierdurch Ausdruck verliehen.

Was nun die Vorschläge des Verfassers in Bezug auf bisher nicht beschriebene Straßenführungen usw. anlangt, denen eigentlich der Rang vor der Aufzählung all' des Grünen zugekommen wäre, so ist aus den Plänen ersichtlich, daß er nach Möglichkeit bestrebt war, Bestehendes, namentlich aber bestehendes Gute, zu erhalten. Wenn an manchen Stellen ein Eingriff versucht wurde, der vielleicht schmerzhaft empfunden wird, so war es stets die Überzeugung von deren Notwendigkeit, die zu solchen Vorschlägen führte.

Überall, wo solche Veränderungen geplant sind, wird sich das Bestreben zeigen, gute Stadtbilder neu zu schaffen. Daß das auch für die neugeplanten Straßenzüge gilt, ist selbstverständlich. Deren Führung war vielfach von der Geländegestaltung abhängig; verlorene Steigungen sind dabei, wo immer angängig, vermieden worden. Auf bestehende Wege wurde nach Möglichkeit Rücksicht genommen. Die Straßenbreiten sind fast durchweg in mäßigen Grenzen gehalten, niemals übertrieben. Der Verfasser ist der Ansicht, daß in modernen Städten die Straßen im allgemeinen viel zu breit angelegt werden und das ist dann mit manchen Übelständen verbunden. Abgesehen von den erhöhten Kosten der Grunderwerbung, kommen für zu breite Straßen die höheren Herstellungskosten in Frage,

*) Bei einer Bücherbesprechung meinte in der Frankfurter Zeitung vom 3. XII. 05 Dr. Anton Kiesa in Godesberg unter Hinweis auf den Architekten Berlage, der dies jüngst als Fehler gerügt habe: „Alle (d. h. Stadterweiterer) lassen die Stadt unvermittelt endigen, ohne sie allmählich in halbländliche Bauwerke aufzulösen, was einen besonderen Reiz Brügges und aller historisch entwickelten Stadtbilder ausmacht." Manche mögen dies getan haben, alle sicherlich nicht. Der vorliegende Stadterweiterungsplan nimmt besondere Rücksicht auf gute Übergänge von der Stadt zum Walde. D. H.

zu denen dann noch die vergrößerten Unterhaltungskosten zu zählen sind. Es lassen sich also für eine Stadt in der Größe Kufsteins schon ganz schöne Beträge herausrechnen, welche alljährlich mehr aufzuwenden sind, wenn ein größerer Teil der Straßen in übertriebener Breite hergestellt wird. Daß zu breite Straßen mehr Staub entwickeln und dadurch gesundheitsschädlicher sind, wäre bei Prüfung des oben Behaupteten miteinzubeziehen.

Es erübrigt eine kurze Erklärung über die vorgeschlagenen Bebauungsarten und hierbei muß wieder auf den Inhalt der Pläne verwiesen werden. Es ist aus ihnen ersichtlich, daß in der inneren Stadt durchaus geschlossen, also Haus an Haus und in Höhe von drei Stockwerken über dem Erdgeschoß gebaut werden soll bezw. kann; es sind solche Viertel mit der Bezeichnung: geschlossene Bauweise und den Ziffern: o. I. II. III. versehen. Denen zunächst kommen Viertel mit geschlossener Bauweise und zwei Stockwerken über dem Erdgeschosse, welche daher die Ziffer: o. I. II. tragen; diesen schließen sich dann die mit offener Bauweise an, in welchen die Häuser entweder einzeln errichtet werden sollen, oder ausnahmsweise als Doppelhäuser gebaut werden dürfen.*) Die Straßen, in welchen die letztgenannte Bauweise vorgesehen ist, sind vielfach mit Vorgärten geplant. Ausnahmen von diesen Einschränkungen in Bezug auf Stockwerkanzahl sollen jene Gebäudegruppen machen, welche an Straßenkreuzungen oder Platzbildungen besonders bezeichnet sind. Zwei Übergänge von viergeschossiger zu dreigeschossiger Bebauung sind in perspektivischer Darstellung gebracht (Tafel 13 und 14).

Erwähnenswert scheint noch, daß die Serpentine, welche im südlichsten Teil des Zeller Gebietes zur Überwindung der Höhe geplant ist, nur schematisch dargestellt wurde und voraussichtlich mit geringerem Radius ausgeführt werden könnte, als hier angenommen worden ist.

Der Verfasser ist natürlich nicht so vermessen, daß er meinen würde, in der nächsten Zeit werde schon eine Menge des eben Geplanten zur Ausführung gelangen. Er weiß vielmehr sehr wohl, daß der wesentlichste Wert eines genehmigten Bebauungsplanes für die nächsten Jahre darin bestehen wird, eine weitere Schädigung der Stadt durch plan- und regelloses Ausschlachten von Grundstücken hintanzuhalten, sowie auch darin, daß verhindert wird, künftige Verbesserungen im Stadtinnern allzuschwer oder unmöglich zu machen. Denn während bisher zugelassen werden mußte, daß in Häuser, die jetzt schon im Wege stehen, hohe Beträge hineingebaut werden, welche die Beseitigung immer unerschwinglicher machen, kann das für die Folge verhindert werden und damit ist dann schon ein wesentlicher Schritt zum Besseren geschehen.

*) Hierzu wird bemerkt, daß der Verfasser bereits im Jahre 1892 die Forderung aufgestellt hatte, die nunmehr im Kufsteiner Stadterweiterungsplane verwirklicht wird, nämlich die Bauweise, sei sie offene oder geschlossene, nicht für Straßen, sondern für ganze Baublocks und Bauviertel festzusetzen. D. H.

Der Verfasser ist sich aber auch bewußt, daß der Ausführung seiner Pläne in gar manchen Fällen, die heute freilich nicht zu übersehen sind, unüberwindliche Schwierigkeiten entgegentreten werden, die es dann bedingen, daß geändert werden muß. Wenn daher die berufenen Vertreter der Stadt dies Werk annehmen, werden sie das um so leichter können, je mehr sie sich sagen dürfen, daß mit der Genehmigung dieses Bebauungsplanes die Stadt keineswegs in starre Fesseln geschlagen wird, sondern daß auch den Nachfolgern in der städtischen Verwaltung die Freiheit gewahrt bleibt, zu ändern, wo dies zweckmäßig oder notwendig scheint.

* * *

Im Mai 1902 fand durch den Bürgerausschuß die einstimmige Genehmigung des Planes statt. Einwendungen dagegen sind im ganzen 11 eingelaufen, über die in erster Instanz die städtischen, in zweiter und letzter Instanz die Landes-Behörden zu entscheiden hatten.

Der hocherfreuliche Satz in der Entscheidung der Landesbehörden, der auf die Pflege heimischer Bauweise in der schönen Grenzstadt dringt und Abweichungen vom genehmigten Plane verbietet, wurde in der vorjährigen Nummer 7 dieser Zeitschrift zum Abdruck gebracht.

Für all' die Mühe bei dem bis ins kleinste gehenden Studium des Planes, der sich der Beisitzer und Referent des Tiroler Landesausschusses Herr Dr. Paul Freiherr von Sternbach unterzogen hatte und die Förderung, deren sich diese Angelegenheit von Seite des genannten Herrn erfreuen konnte, sowie für dessen klare, sachliche Darlegungen bei den Verhandlungen mit den Parteien und in den Bürgerausschußsitzungen, wurde Freiherrn von Sternbach wiederholt der wärmste Dank des Kufsteiner Bürgerausschusses ausgesprochen. Es sei dem Verfasser gestattet, sich solcher Dankesbezeugung anzuschließen und sie an dieser Stelle zum Ausdruck zu bringen.

DIE SAMMLUNG VON DEUTSCHEN STADTPLÄNEN AUF DER DRESDENER STÄDTEAUSSTELLUNG.*)

Von R. GERKE, Dresden.

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Altenburg . .	1 : 12000 26 : 20	Pierer, Hofbuchdr. „ „ Lithogr.	Pierer	0,30
Amberg . . .	1 : 8000 42 : 42	Mittelbach, Kötzschenbroda-Dresden, Photolithographie	Pustel, Buchhandlung	1,00 bez. 1,50
Annaberg . .	1 : 3000 82 : 58	Stadtbauamt Weisbach & Waengler, lith. Anstalt	Stadtrat Graser, Buchhandlung	1,50
Ansbach . .	1 : 5000 44 : 48	städt. Baurat Simon Brügel & Sohn, Druck	Brügel & Sohn	0,50

*) Vergl. die Abhandlung in Heft 12 des II. Jahrgangs.

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Apolda . . .	1 : 4000 65 : 50	städt. Wegemeister Nöckler Fr. Gebhardt, Lithogr.	Robert Birkner	0,75
Arnstadt . .	1 : 8000 40 : 36	nach amtlichen Quellen	—	—
Aschaffenburg . . .	1 : 10 000 27 : 35	Josef Orschler, nach amtl. Aufnahmen H. Stürtz, Würzburg, Lithographie	C. Krebs, Buchhandlung	0,30
Aschersleben	1 : 10 000 50 : 37	städt. Landmesser Bedürftig Rheinberger, Dürkheim, Lithographie	Ludw. Siever	0,60
Augsburg . .	1 : 10 000 40 : 45	Stadtbauamt G. Stempfle, lith. Anst.	Schmidt, Buchhandlung Magistrat	—
Bamberg . .	1 : 8333 50 : 46	K. Katasterbureau, München K. Universitätsdruckerei Stürtz, Würzburg	Woerls Verlag, Leipzig Magistrat (f. einz. Exempl.)	0,50
Barmen . . .	1 : 10 000 80 : 65	Stadtgeometer J. Heinen E. Mansfeld, Lithogr.	— —	—
Bautzen . . .	— 40 : 35	Br. Schmieder Paul Elsner, Lithographie	E. M. Monse	0,40
Berlin	1 : 23 500 125 : 90	Alfred Mende „ „ lith. Inst.	Verlag neuester Pläne Berlins Berliner Adreßbuchgesellschaft	3,00
Bernburg . .	1 : 11 000 28 : 30	Woerls Reisebücherverlag Klinkhardt Leipzig, graph. Inst.	Woerls Verlag, Leipzig	0,30
Beuthen O.S.	1 : 5000 46 : 35	Stadtbauamt Immerwahr, Druck u. Lithographie	Stadt städt. Polizeisekretär	—
Bielefeld . .	1 : 10 000 48 : 40	Geometer Podlech F. Eilers, Steindruck	F. Eilers —	0,75
Blankenburg a. H.	1 : 4000 70 : 55	L. Koch, nach amtl. Unterlagen L. Koch, graph. Kunst-Anst., Lithogr.	Stadtmagistrat Hoefer, Buchhandlung	0,75
Bonn	1 : 10 000 62 : 45	Wagner & Debes, Leipzig, nach amtl. Unterl. Wagner & Debes, Geogr. Anst., Steindruck	Carthaus, Adreßbuchverlag	1,00
Braunschweig	1 : 10 000 50 : 65	Vermessungsabtl. der städt. Bauverwaltg. Lange, Hoflithograph, Lithographie	Meyer, Adreßbuchverlag	0,50
Bremen . . .	1 : 10 000 120 : 80	W. Greve, Berlin, n. d. neuest. amtl. Quellen W. Greve, Berlin, Lithographie	Landmann, Adreßbuchverlag	1,50 1,50
Bremerhaven	1 : 10 000 95 : 60	Katasterkontrolleur Wittek Bogd. Gisevius, Berlin, Lithographie	v. Vangerow, Buchhandlung	
Breslau . . .	1 : 10 000 73 : 64	Ratsgeometer Hoffmann Wagner & Debes, geogr. Anst., Leipzig	E. Morgenstern	1,20

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Bromberg .	1 : 10 000 42 : 33	A. Dittmann, Buch- u. Steindruckerei B. Jaekel, Druck	A. Dittmann, lith. Anstalt	0,30
Bruchsal . .	1 : 6000 30 : 26	Stadtbauamt F. Borst, Würzburg, Lithographie	Stadtverwaltung	unentgeltlich
Buchholz . .	1 : 3000 76 : 51	Stadtbauamt, ergänzt von Eberlein Ed. Schmidt, Lithographie u. Druck	Stadtrat	0,50
Cannstatt . .	1 : 5000 55 : 47	Stadtgeometer Neidhardt J. Mann, Lithographie	Stadtpflege	1,00
Cassel . . .	1 : 6750 80 : 56	Stadtbauamt Mittelbach Kötzschenbroda, lith. Druck	Gebr. Schönhoven Stadtbauamt	2,00
Celle	— 40 : 30	F. Bonness —	Capaun-Karlowa, Buchhandlung	—
Chemnitz . .	1 : 10 000 85 : 100	Stadtvermessungsamt Giesecke & Devrient, Leipzig, Kupferdruck	Rat der Stadt Vermessungsamt	5,00
Coblenz . .	1 : 10000 70 : 40	städt. Geometer Kron C. F. Kaiser, Cöln-Lindenhöhe, Aubeldrck.	Coblenzer Adreßbuchverlag	0,70
Coburg . . .	1 : 5000 72 : 72	Dietz Hofbuchdruckerei, Druck	Dietz, Hofbuchdruckerei	—
Coethen. . .	1 : 7500 50 : 50	Magistrat C. A. Kaemmerer & Co., Halle, Druck	Magistrat	0,50
Colmar i. E.	— 60 : 45	Vermessungsamt J. Waldmeyer, Druck	J. Waldmeyer	0,30
Cottbus . . .	1 : 10 000 55 : 70	Vermessungsamt A. Heine, Druck	H. Differt, Buchhandlung	0,20
Crimmitschau . . .	1 : 5000 60 : 55	Robert Raab „ „ Lith. u. Druck	Raab	—
Crossen . .	1 : 6025 25 : 22	M. Raethel —	— —	—
Danzig . . .	1 : 5000 70 : 55	Städt. Vermessungsamt J. Sauer, lithogr. Druck	A. W. Kafemann	1,50
Darmstadt .	1 : 8000 65 : 50	Städt. Vermessungsamt C. Welzbacher, Lichtdruck	Städt. Vermessungsamt	0,50
Dessau . . .	1 : 10 000 45 : 70	Vermessungsamt Bens, Stadtgeom. C.F. Kaiser, Köln, Aubeldruck, Gravierg.	Stadtbauamt	1,00
Diedenhofen	1 : 6250 40 : 25	Stadtbauamt Akt.-Ges. f. mech. Kartographie Köln, Druck	G. Hollinger, Buchdruckerei	0,50
Döbeln . . .	1 : 6000 55 : 30	Alb. Müller, verpfl. Geometer A. Thallwitz, Druck	H. Meltzer H. Kröner, Buchdruckerei	0,50
Dortmund .	1 : 8000 58 : 48	H. K. Wortmann Jaeger & Co., Lithogr. und Druck	Jaeger & Co. Oberstadtsekretär Faehre	0,50
Dresden . .	1 : 10 000 109 : 87	Stadtvermessungsamt Giesecke & Devrient, Leipzig, Kupferdruck	Rat zu Dresden G. A. Kaufmann, Buchhandlung	1,50
Düsseldorf .	1 : 10 000 85 : 70	Stadtvermessungsamt, Walraff, Obergeometer Fr. Rangette & Söhne, Druck	Düsseldorfer Verlagsanst. A. G.	unentgeltl.

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Duisburg . .	1 : 12 500 55 : 51	Städt. Geometerbureau Leop. Kraatz, Berlin, Lithographie	J. Ewig, Kommissionsverl.	1,50
Einbeck . .	1 : 1600 60 : 50	W. H. Friese	J. Schrodter H. Ehlers	0,25
Eisenach . .	1 : 8000 65 : 50	Kartogr. Abtlg. der Hofbuchdruckerei H. Kahle, Kartogr. Anst.	H. Kahle, Hofbuchdruckerei	1,00
Elberfeld . .	1 : 10 000 70 : 70	Stadtgeometer Leydecker Ed. Gaebler, Leipzig, geogr. Inst., Aut. u. Drck.	J. H. Born	1,00
Elbing . . .	1 : 10 000 45 : 27	Otto Siede (n. amtl. u. priv. Aufnahmen) Otto Siede, Schnellpressendruck	Otto Siede	0,70
Erfurt	1 : 10 000 40 : 35	Stadtbauamt O. Füssli, Zürich, lithogr. Druck	Thüringer Wald-Verein, Zweigverein Erfurt	0,30
Erlangen . .	1 : 7500 40 : 40	Joh. Stöcklein, Architekt. Kunstanst. Schmidtner, Nürnberg, Steindrck.	Blaesings Universitätsbchhdlg.	—
Eschweiler .	1 : 10 000 36 : 34	Wasserwerksdirektor Schröteler Bogd. Gisevius, Berlin	Jos. Dostall	0,30
Essen	1 : 8000 90 : 60	vom Vermessungsamt berichtigt Bogd. Gisevius, Berlin	Herausgeber des Ess. Adreßbch. Kortenkamp, Stadtsekretär	1,00
Flensburg .	1 : 8600 65 : 40	— D. Winter, Lithographie	N. H. Eggert, Adreßbuchverlg.	—
Forst	1 : 8000 48 : 36	Bauführer Mosig Th. Brede, Steindruck	Th. Brede	—
Frankenberg i. Sa. . . .	1 : 4100 40 : 55	Lithograph H. Geidel, Chemnitz Steindruck C. G. Roßberg	C. G. Roßberg	0,50
Frankenthal	1 : 5000 38 : 28	Stadtbauamt, Scheick Hofkunst-Anst. Mainz, Rissel, Autographie	Hildenbrand u. Knecht	700 St. für 100 M.
Frankfurt a. M.	1 : 12 500 60 : 45	Hans Ravenstein geogr. Anstalt, Ludw. Ravenstein	L. Ravenstein	1,00
Frankfurt a. O.	1 : 12 500 85 : 60	Trowitzsch & Sohn K. Hofbuchdr. Trowitzsch & Sohn	Trowitzsch & Sohn vergriffen	—
Freiburg i. Brg. . .	1 : 10000 55 : 70	P. Milker ergänzt vom Verm. u. Tiefb. Amt M. Wachter Nachf., Lithogr. u. Druck	M. Wachter Nchflgr.	0,50
Fürth	1 : 10 000 36 : 50	Fr. Oppel nach Plan des Stadtbauamtes Fr. Oppel, lith. Anst. und Druckerei	A. Schmittner	0,35
Gardelegen .	— 22 : 32	Druck Jul. Könecke	Julius Könecke	—
Gelsenkirchen	— 20 : 27	— Theinsche Druckerei, Würzburg	Woerls Reisebücherverlag Chr. Münstermann	—
Gera	1 : 6250 70 : 50	Kart. Inst. R. Oschmann, Magdeburg Putze & Hölzer, Weimar, Druck	Karl Bauch (ist vergriffen)	1,00
Germersheim	1 : 5500 40 : 30	G. Laugel, Stadtbaumeister J. Kranzbühler u. Co., Speyer, Lithographie	J. Kranzbühler & Co.	1,00
Gießen . . .	1 : 5000 70 : 55	C. Welzbacher, lith. Anstalt, Darmstadt C. Welzbacher, Lithogr., v. Münchow Druck	v. Münchows Hof- u. Univ. Druckerei (Kindt) Gießen	1,00
Glogau . . .	1 : 10000 39 : 21	Hübner, Lithograph. d. Gl. Druckerei-Gesellschft Glogauer Druckerei-Gesellschaft	Glogauer Druckerei-Gesellschaft	0,25
Görlitz . . .	1 : 11000 50 : 40	städt. Bauamt, Landm. Müller C. A. Starke, Hofl., Photolithogr.	Hoffmann & Reiber	—
Göppingen .	1 : 3750 100 : 68	Chr. Fritz, Obergeometer Dr. C. Wolf & Sohn, München, Photolithogr.	Jakob Dietler	2,00
Graudenz . .	1 : 10 000 48 : 24	Gebrüder Zeuner, Danzig	Jul. Gaebel, Buchhdlg.	0,60
Greifswald .	— 35 : 21	— Julius Abel, Druck	Jul. Abel	—
Greiz	1 : 6000 63 : 45	E. H. Grünter	E. Schlemm Nchf. M. Frege	—
Grimma . .	1 : 10 000 30 : 24	Pol.-Regstr. A. Schröter Körner & Dietrich, Leipzig, Kunstdruckerei	Poliz.-Registrator A. Schröter	0,25
Großenhain .	1 : 5460 45 : 35	C. Henn Otto Berger, Lithographie	H. Starke (C. Plasnik)	0,25
Grünberg i. Schl. . .	1 : 1500 55 : 40	Stadtbauamt C. F. Kaiser Köln, Aubeldruck	Löbner & Co.	0,50
Guben . . .	— 40 : 35	— Bogdan Gisevius, Berlin	A. König	—
Güstrow . .	1 : 10 000 25 : 21	Handzeichnung F. Jurs, Lithographie	Polizeibehörde	—
Hagen i. W.	1 : 10 000 90 : 55	Landm. E. Robeck Stiehler u. Linke	C. Hinnerwisch	0,50
Hagenau i. Els. . .	1 : 10 000 43 : 38	Stadtbauamt, Steindruck	Adreßbuchverlag (wird nicht mehr verkauft)	—
Halberstadt .	1 : 8000 40 : 50	L. Koch n. Unterlag. d. Stadtbauamtes L. Koch, graph. Kunst-Anst., Druck	L. Koch	—
Halle a. S. .	1 : 10 000 59 : 74	Stadtbauamt P. Schwarz, Lithogr. u. Druck	Otto Hendel (jetzt Scherl).	0,50
Hamburg . .	1 : 18 000 105 : 75	C. Adler Lith. Anst. C. Adler, Druck	C. Adler, Lith. Anst. u. Druckerei Hermann's Erben	unentgeltl.
Hameln . . .	1 : 10 000 40 : 30	O. v. Lühmann Th. Fuendeling, Lithographie	Th. Fuendeling	0,10
Hamm i. W.	1 : 6000 55 : 35	unbekannt K. Universitätsdrk. Stürtz, Würzburg	E. Griebsch	0,30
Hanau . . .	1 : 10 000 30 : 32	Lechleder & Stroh	F. König, Buchhdlg.	—

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Hannover . .	1 : 10000 65 : 65	Berth. Pokrantz B. Pokrantz, Lithogr. u. Druck	Berth. Pokrantz	2,00
Harburg . .	1 : 14500 30 : 45	F. Hoffmeyer Schlachter u. Rühger, Hamburg	G. Elkan Putze & Hölzer, Weimar	—
Havelberg .	1 : 14000 36 : 27	A. Zoellner, Oberstltnt. a. D., Bürgermeister C. L. Keller, Berlin, Steindruck	— —	—
Heidelberg .	1 : 7500 70 : 45	Tiefbauamt Gestochen Petters, Stuttgart, Druck Stürtz, Wiesbaden	O. Petters	—
Heilbronn .	1 : 7500 63 : 58	Städt. Vermessungsamt A. Lauderer, lith. Anst., Lithographie	Wauer, Adreßbuchverl.	0,30
Helmstedt .	1 : 7500 13 : 16	Lehrer Grund G. Westermann, Braunschweig	F. Richter, Buchhandlung	0,20
Herne	1 : 5000 97 : 65	Landm. Ansorge und Stadtbauamt Kuhfuß, Dortmund, Steindruck	Selbstverlag des Herausgebers Stadtbauamt	0,75
Hildesheim .	1 : 10000 50 : 37	Geometer Pfeiffer in Hannover F. Hammer, lith. Kunst-Anstalt	M. v. Witzleben Hildesheimer Kurier	0,50
Hoechst . . .	1 : 8000 40 : 27	A. Remy, Lithograph A. Remy, Lithographie und Druck	W. Graf —	0,30
Hoerde . . .	1 : 4000 86 : 60	Röllinghoff, Landm. Lith. Anstalt Bogd. Gisevius, Berlin	Oberstadtsekretär Pellinghoff	—
Hof	1 : 5000 32 : 44	Hübler u. Strödel, Reichenbach i. V. Hübler u. Strödel	R. Lion (G. A. Grau & Co.) —	1,20
Ingolstadt .	1 : 5000 30 : 25	— B. Zeiträg, Nordlingen	— —	—
Jauer	1 : 5000 40 : 50	Städtisches Bauamt G. Goldbach, Steindruck	O. Hellmann	0,50
Jena	1 : 10000 40 : 30	M. Hunger M. Hunger, Lithographie	M. Hunger G. Neuenhahn	0,25
Kaiserslautern . .	1 : 7500 67 : 40	W. Rübsamen, Stuttgart W. Rübsamen, Stich u. Druck	Klemm & Beckmann Ph. Rohr, Stuttgart	1,00
Kattowitz . .	— 32:42	— Lith. Anst. E. Borst, Würzburg	Jul. Herlitz G. Siwinna	0,30
Kempten . .	1:5000 40:55	— —	Tobias Dannheimer	—
Köln	1:12000 100:80	A. C. Greven, Adreßbuchverlag F. A. Brockhaus, Leipzig, geogr. artist. Anst.	A. C. Greven	1,20
Königsberg .	1:8000 42:40	Lithograph H. Schwarz Lith. Anst. H. Schwarz, Umdruck	Hartungsche Verlagsdruck.	0,40

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Konstanz . .	1:6700 52:46	Restle J. A. Pecht, lithographischer Farbendruck	F. Stadler J. A. Pecht	0,60 und 3,50
Krefeld . . .	1:10000 51:45	Kramer und Baum Lith. Anst. M. Buscher, Lith. u. Druck	Kramer u. Baum	1,00
Lahr i. B. .	1:4000 95:60	Städtisches Tiefbauamt, Stein-Gravure	Pfisterer & Leser	3,60
Landau i. d. Pfalz	1:5000 50:60	G. Laugel, ergänzt v. Stadtb.-Ass. Kullmann C. F. Kaiser, Köln, Aubeldruck	Bechthold, Stadtobersekr.	—
Landsberg a. W. . .	1:10000 67:56	Stadtbauamt R. Schneider & Sohn, Lithogr. u. Steindruck	R. Schneider & Sohn	1,50
Landshut . .	1:7500 35:33	— Simhart & Cie, München Photolithogr.	J. F. Rietsch, Buchdr.	0,40
Langensalza	— 30:45	F. Kummer	Otto Stockstrom	0,50
Lauban . . .	— 27:20	—	Carl Goldammer	—
Leipzig . . .	1:10500 85:50	J. G. Busch Busch Lithogr., H. Jütte Druck	Univers.-Buchhandlung Edelmann	1,50
Leisnig . . .	1:3000 67:60	E. R. Richter W. Hoffmann, Dresden, Druck	Herm. Ulrich, Buchhandlg.	1,00
Lüneburg . .	1:8000 51:40	v. Stern, Buchdruckerei v. Stern, Druck	v. Stern, Buchdruckerei	0,20
Ludwigsburg	1:8000 24:30	Kneher, Geom. jährl. rev. durch Stadtgeometer. C. Ebner, Stuttgart, Photolithographie	J. Aigner, Hofbchhdlg. Polizeikommissär	beliebig
Ludwigshafen	1:10000 65:50	P. Preis, rev. u. erweit. d. Stadtgeometer Reinhardt Ch. Seitz, Mannheim, Lithographie	Stadtbaurat May	—
Magdeburg .	1:10000 82:62	R. Kiess, jährl. rev. durch städt. Geometer. E. Baensch jun., Lith. u. Druck	R. Kiess	0,80
Mainz . . .	1:6000 67:30	Th. Sauer Lith. Anst. F. Wirtz. Darmstadt	J. Diemer	1,50
Mannheim .	1:7500 70:60	W. Mayher, Obergeometer Dr. Haas, Druck	Dr. H. Haas, Buchdruckerei	0,75
Marburg . .	1:8000 55:32	O. v. Lühmann F. Wirtz, Darmstadt, Lithographie	N. G. Elbert, Verlagsbchdlg.	0,50
Merane . . .	1:7000 43:31	Stadtbauamt Lith. Anst. Curt Herrmann	Johannes Schulze	0,25
Meiningen .	1:12500 20:30	Katasteramt Junghanss & Koritzer, Lichtdruck	Brückner & Renner	0,20

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Merseburg .	1:7500 22:35	Polizei-Inspektor C. Becher H. F. Jütte, Kunstanst. Leipzig	Polizeiinspektor C. Becher	0,10
Metz	1:8000 63:75	Hauptmann Stotten, ergänzt d. Feuerw. Cuno Ed. Gaebler, Leipzig N., Druck	Emil Seifert (Gg. Lang) Rudolf Lupus	1,00
Minden ...	— 44:35	Leonardy & Co. (n. amtl. Planunterlagen) Leonardy & Co. Lithographie u. Druck	Leonardy & Co.	0,30
Mühlhausen i. Thür. .	— 40:30	städtisches Bauamt	C. Albrecht vorm. G. Danner	—
Mülhausen i. E. ...	1:10000 —	Originalplan v. Vermessungsbureau Wenz & Peters, Druck	Wenz & Peters	—
Mülheim a. Rh. . .	1:10000 47:32	C. Savelsberg, ergänzt durch Stadtbauamt C. F. Kaiser, Köln, Aubeldruck	C. Savelsberg jetzt Greven & Bechtold in Köln	1,00
Mülheim a. d. Ruhr	1:13500 30 40	— —	—	—
München . .	1:10000 50:45	Ludwig Wenny	Königliche Polizeidirektion	—
M.-Gladbach	ca. 1:8930 80:50	Landmesser P. Muss E. Schellmann, Steindruck	Emil Schellmann	unentgeltl.
Münster i. W.	1:10000 70:47	— Meisenbach, Riffarth & Co., Berlin	H. Milsdörffer (H. Ertl)	1,40
Neumünster	1:10000 33:40	Stadtbauamt Wilh. Schmidt, Lüneburg, Druck	H. Westphal	0,50
Neustadt a. d. Hardt	— 58:30	Kunstanstalt J. H. Ziegler	Wilhelm Dörrlamm	0,60
Neuß	1:5000 66:48	Bau-Assist. Jerusalem J. Kaiser, Cöln, Druck	J. van Haag	1,75
Neuwied . .	1:10000 38:33	Lith. Anst. Fr. Schalk	Louis Hauser	—
Nordhausen	unbekannt 40:55	Lith. Anst. Karl Koch	C. Haackes, Buchhdlg. P. Peters, Rathaus	0,25
Nürnberg . .	1:15000 105:65	Städt. Vermessungsabtlg. Schwarz, Geometer E. Nister, Photolitogr. und Druck	Stadtmagistrat Beilage z. Adreßbuch 1901	—
Nürnberg . .	1:10000 90:65	Städt. Vermessungsabtlg. Schwarz, Geometer E. Nister, Photolithogr. und Druck	Stadtmagistrat Beilage z. Adreßbuch 1902	2,00
Oberhausen	1:12000 55:35	Vermessungsamt Rob. Schätzke, Lithogr. und Druck	Rob. Schätzke	1,00
Ölsnitz i. V.	1:3000 70:70	Stadtbauassistent Todd C. F. Kaiser, Köln, Aubeldruck	Ratssekr. Stubenhöfer und Ratsaktuar Ottiger	1,00
Offenbach. .	1:8000 50:45	Stadtgeometer Franz II J. M. Hirschmann, Lithogr. u. Druck	Seibold, Buchdruckerei	0,50
Ohligs ...	1:20000 61:35	Fa. Richard Morsbach, Solingen Haarhaus Söhne, Elberfeld, Autogr.	R. Morsbach, Solingen	1,00
Osnabrück .	1:15000 35:24	Bahnmst. Wendt, rev. d. Stadtbauamt Meinders & Elstermann, Steindrck.	Meinders & Elstermann	0,30
Osterode . .	1:8000 45:35	N. N. Geogr. Anst. A. Klinke, Leipzig	H. Riedel	0,25
Parchim . .	— 34:28	O. Henniger A. Drescher, Schwerin	H. Wehdermanns Buchhdlg.	0,25
Passau ...	1:10000 37:20	M. Waldbauer, rev. durch Stadtbauamt Lith. Art. Anst vorm. Gebr. Obpacher, München	M. Waldbauer Buchhdlg.	0,25
Peine	— 40:28	— —	Leo Woerl, Würzburg u. Wien	—
Pforzheim .	— 50:45	Städtisches Vermessungsamt Pforzheimer General-Anzeiger	General-Anzeiger, G. m. b. H.	unentgeltl.
Pirmasens .	1:7500 55:50	Bezirksgeometer Treier Lith. Kunstanstalt C. Rücker, Speyer	Wilh. Neumann	—
Pirna	1:2730 55:70	Stadtbauamt F. J. Eberlein, Steindruck	F. J. Eberlein Meinhold & Söhne	0,50
Plauen i. V.	1:10000 45:70	Oberlehrer G. Herold H. Stürtz, Würzburg	Druckerei Neupert	0,75
Pössnek ...	1:5000 60:45	Fr. Eckold, Saalfeld K. Stöckigt, Saalfeld a. S.	Fr. Gerolds Nachf. E. Schertling	0,50
Posen	1:7500 68:60	Prang W. Decker & Co., Druck	W. Decker & Co. Hofbchdrck.	0,60
Potsdam . .	1:12500 55:45	Ehrentreich Rob. Müller	Winkler & Töpfer	0,40
Pyrmont . .	1:3750 40:35	A. Spitz Edler & Krische, Hannover	Fürstl. Brunnendirektion	unentgeltl.
Rastatt ...	1:4500 20:20	— —	—	—
Regensburg	1:7500 50:35	P. Seener, Nürnberg n. amtl. Quellen H. Stürtz, Würzburg	A. Coppenrath (Pawelek)	0,50
Reichenbach	— 50:35	R. Neumeister, Stadtbauinspektor	J. G. Koch, Buchdruckerei	—
Remscheid .	1:15000 51:40	Geometer Seeger E. Vossnack, Autographie	J. F. Ziegler, Buchdruckerei	0,50
Reutlingen .	1:7500 45:35	Stadtgeometerstelle Gottschick Röhm, Steindruck	Eugen Hutzler —	0,30
Rheydt ...	1:10000 65:62	Mateyka, städt. Zeichner —	—	—
Rostock ...	ohne 65:45	Carl Boldt, Hof-Bchdrkr. Carl Boldt, Hof-Bchdrkr., Druck	Carl Boldt, Hof-Bchdrkr.	—

Stadt	Maßstab Format cm	Verfertiger Vervielfältigung	Verlag und Bezugsort	Preis M.
Rudolstadt	1:8000 40:27	Lith. Anst. J. Fleck	Hofbuchdr.	—
Ruhrort	1:50[illegible] 60:45	— R. Adams, Duisburg, Druck	Kleinagel & Köllen —	3,50 mit Adreßbuch —
Saarbrücken	1:10 000 83:32	Bruttig, Städt. Landm. Saardruckerei	Saardruckerei	—
Saarburg	— 27:20	— —	—	—
Saargemünd	1:5000 35:33	Lotterer, Reg.-Feldmesser Straßburger Druckerei, Autographie	Straßburger Druckerei (Filiale Saargemünd)	0,20
Schleswig	1:12 000 43:30	Lorenzen, rev. vom Katasteramt W. Greve, Berlin, Photolithographie	Jul. Bergas	0,50
Schlettstadt i. E.	1:2000 74:48	F. J. Stamm, Stadtbaumstr. Ed. Hubert, Straßburg, Lithographie	—	2,00
Schweidnitz	1:10 000 33:30	E. Mühl, Lithograph L. Heege, Lithographie	L. Heege	0,20
Schwerin	1:6000 50:41	Menzel, Lithograph Bärensprung, Hofbuchdrck., Photolithographie	Bärensprung, Hofbuchdr.	0,25
Siegen	1:7500 43:35	Heinrich Schneider Buchdruckerei v. H. Schneider	H. Schneider, Buchdruckerei	—
Solingen	1:11 000 48:35	Firma R. Morsbach Haarhaus & Söhne, Elberfeld, Autogr.	R. Morsbach	1,00 mit Adreßbuch
Stargard	1:5000 51 56	J. Thamm, Geometer F. Hendess, Steindruck	L. C. Wendt	0,50
Staßfurt	1:6854 30:41	O. Heiligenstädt (n. vorhand. Plänen) E. Baensch jun. Magdeburg	Otto Berger	2,00 mit Adreßbuch
Stendal	1:7500 55:58	Heinze, Kreisbauinspektor H. Hoffmann, Salzwedel, Lithogr. u. Druck	Altmärk. Intell. u. Leseblatt, Franzen & Großes Bchdrck.	1,25
Stettin	1:10 000 48:66	F. M. Lenzner, Lithographie u. Druck	Paul Nickammer	—
Stralsund	1:10 000 27:27	Friedrich, Feldmesser Lith. Anst. Ferd. Struck, Steindruck	Kgl. Reg. Buchdruckerei	0,10
Straßburg i. E.	1:7500 93:58	Mayer, Stadtobergeometer Lith. Anst. v. A. Michel	W. Heinrich	1,00
Straubing	1:15 000 22:17	— —	—	—
Stuttgart	1 12 000 63:35	Bormann u. Stein, unt. Aufs. d. städt. Vermssgs-bureaus Bormann u. Stein, Stich und Druck	Stadtpolizeiamt	—
Suhl	— 37:37	F. Hartmann, Lehrer	F. Hartmann, Lehrer	0,50
Torgau	1:5000 56:52	M. Deutrich, Techniker Buchdruckerei d. Torgauer Bank, Steindruck	Buchdr. d. Torgauer Bank Geschäftsst. d. Torgauer Kreisblattes	0,75
Trier	1:8000 52:32	Buchdruckerei Jakob Lintz	Fr. Lintz, Buchhandlung	0,50
Tuttlingen	1:5000 52:33	Stoll, Stadtgeometer C. Rübsamen Stuttgart, Photolithogr.	Stadtgemeinde Tuttlingen Ratsschreiberei Tuttlingen	0,40
Ulm	1:7500 53:44	rev. u. ergänzt v. städt. Vermessungsamt C. Rübsamen, Stuttgart, Druck	Klemm & Beckmann Hospitalverwalter	0,50
Wald	1:15 000 35:37	R. Morsbach, Solingen Haarhaus & Söhne, Elberfeld, Autogr.	R. Morsbach, Solingen	1,00
Weimar	1:6000 45:57	Putze u. Hölzer nach dem Stadtbauplan Putze & Hölzer, Lithogr. u. Druck	Putze & Hölzer	0,50
Werdau	1:7000 58:41	Müller, Stadtbauinspektor Booch, Lithogr. u. Druck	J. Booch, Adreßbuchverl.	1,00
Wernigerode	1:7300 27:22	Lithograph Rauchhaus † (jetzt Hüter) B. Angerstein, Steindruck	B. Angerstein	0,10
Wesel	1:4000 60:40	Stadtbauamt Lithographie	Carl Kühler	1,00
Wiesbaden	1:10 000 35:44	J. Bornhofen, städt. Oberlandmesser Isselbächer, Lithographie	H. Isselbächer	—
Wittenberge a. d. Elbe	1:6667 38:46	H. Hamer, Geometer Fernbach, Bunzlau Lithographie	Th. Gotthard	0.50
Worms	1:8000 61:48	Stadtbauamt (v. Stadtgeom. auf eigene Rechnung)	Vermessungsabteilung	—
Würzburg	1:7500 58:44	Stürtz (nach amtl. Aufnahmen) Kgl. Univers.-Druckerei Stürtz, Druck	Kgl. Univers. Druckerei Stürtz	1,20
Wurzen	1:4000 57:57	H. Naumann, Geometer (n. amtl. Karten) Gröber, Leipzig, Lithogr. u. Druck	G. Jakob	1,00
Zeitz	1:7500 33:25	R. Inbelt R. Inbelt, Schwarzdruck	R. Inbelt	0,25
Zittau	1:10 000 38:38	R. Müller (n. amtl. Plänen) Haupt & Schwager, Druck	Haupt & Schwager	0,30
Zweibrücken	1:6000 35:35	Stadtbauamt, Grewenig, Stadtbaumstr. Photolithographie	H. Reiselt, Buchdruckerei	0,50
Zwickau	— 40:52	Stadtbautechniker Mende Förster & Borries, Druck	Förster & Borries	—

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE FÜR DIE AUFSTELLUNG STÄDTISCHER BEBAUUNGSPLÄNE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

(Fortsetzung aus Heft 1.)

Leitsätze.

Erster Hauptsatz. Es sind zu unterscheiden: die eigentliche Stadt in geschlossener Bauweise und die Landhausviertel in offener Bauweise. Dazu kommen öffentliche Parkanlagen. Die geschlossene Bebauung gliedert sich in:

a) Geschäftsviertel, reine Geschäftsviertel für den Großhandel, je nach Bedarf an Kontoren und Lagern inmitten der Stadt oder nahe bei Lade- und Löschplätzen an Häfen und Güterbahnhöfen (Speicherviertel), meist nur in Großstädten, großen Handels- und Industrieorten und Umschlagplätzen oder mit Wohnungen gemischt, insbesondere für Verkaufsläden, Gasthöfe und Kaffeehäuser usw. mitten im Verkehrsstrome. Tiefe der Grundstücke in der Regel 60 m; größte Ausnutzungsmöglichkeit geboten. Überbauung der Höfe mit Glasdächern zu gestatten. Höchste Anforderungen an Feuersicherheit und Standfestigkeit.

b) Wohnviertel. 1. für mehrgeschossige größere Miethäuser, die auch kleineren Ladengeschäften, Werkstätten, Stallungen usw. Raum bieten, mit Seitenflügeln, freistehenden Quergebäuden oder Hinterhäusern in der Nähe der Geschäftsviertel und am Rande der Wohnviertel. Grundstück 40—60 m tief.

2. für kleinere Miethäuser, dreigeschossige als sogenannte Bürgerhäuser mit Seitenflügeln oder höher, falls nur Vorderhäuser, u. U. begleitet von freistehenden Quergebäuden (Gartenhäusern) sowie für Einfamilienhäuser, Reihenhäuser mit kurzen Seitenflügeln, und Hintergärten im Innern der Wohnviertel. Grundstück 30—50 m tief.

3. für Kleinwohnungshäuser, Arbeiterwohnhäuser in der Nähe der Fabrikviertel, je nach der Ausdehnung der Stadt und der Industrie, entweder nur Vorderhäuser mit Hinterhöfen auf 15—20 m tiefen Grundstücken, wenn im Innern des Baublocks zusammenhängende öffentliche Erholungsanlagen, Kinderspielplätze vorgesehen werden; bei größerer Tiefe mit Hintergärten und von freistehenden Quergebäuden begleitet, wenn ein den Baublock mitten durchschneidender Wirtschaftsweg angelegt wird oder Reihenhäuser an den Baublock aufteilenden privaten Zuwegen (Wohnhöfe).

Grundsätzlich ist an bebauungsfähiger Fläche mehr zu gewähren für niedrige Bebauung und noch mehr für Einfamilienhäuser — am einfachsten durch Abstufung nach dem Rauminhalte der Bebauung.

c) Fabrikviertel in bequemer Verbindung mit den Eisenbahnen und Schiffahrtstraßen, an durchgehenden Landstraßen usw., die windabwärts der Stadt mit langgestreckten Baublocks von 180—200 m Tiefe und größerer Ausnutzungsmöglichkeit als in den benachbarten Wohnvierteln, im übrigen wie zu a).

Die offene Bauweise bleibt vorbehalten für die

d) Landhausviertel und zwar für zwei- bis dreigeschossige Landhäuser mit höchstens zwei oder drei Wohnungen in jedem Geschosse (Miethäuser mit Bauwich) oder freistehende Einfamilienhäuser (Villen) auch zu zwei zusammengebaut als Doppelvillen oder in Gruppen mit eingebauten Einfamilienhäusern (Reihenhäuser) vor der Stadt oder in landschaftlich bevorzugten Lagen. Tiefe des Grundstücks 30—40 m.

Die Anforderungen an die Bauart zu b) und d) sind abzustufen nach der Bebauungshöhe mit Bevorzugung der Einfamilienhäuser, die im übrigen einer Beschränkung der Geschoßzahl nicht bedürfen.

Zweiter Hauptsatz. Es sind zu unterscheiden: Verkehrstraßen, Wohnstraßen und Fabrikstraßen. Verkehrstraßen bilden Geschäftsviertel und gehen sowohl durch Wohn- als auch Fabrikviertel; Wohnstraßen teilen die Wohnviertel (einschl. Landhausviertel), Fabrikstraßen die Fabrikviertel auf.

a) Verkehrstraßen sind die bevorzugten Geschäftstraßen, an denen durchweg hohe, wenn auch nach außen hin vielleicht weniger hohe, geschlossene Bebauung zu gestatten und von den Anliegern ein höherer Beitrag zu den Straßenbaukosten zu erheben ist.

Beste Herstellung der Straßen. Vorgärten sind nur da und zwar mit dem Vorbehalte unentgeltlicher Abtretung zur späteren Verbreiterung der Straße zuzulassen, wo zunächst noch der Verkehr gering ist.

b) Wohnstraßen: 1. für geschlossene Bebauung und zwar für größere Miethäuser (Wohn- und Geschäftshäuser) mit Vorgärten, soweit spätere Umwandlung der Straße in eine Verkehrstraße vorauszusehen ist, unter demselben Vorbehalte wie zu a).

Für kleinere Miethäuser und Einfamilienhäuser in geeigneten Lagen mit Vorgärten und Baumreihen, auch nur an einer Straßenseite, der Sonnenseite.

Für Arbeiterwohnhäuser ohne Vorgärten.

2. Für offene Bebauung mit Vor- und Hintergarten, die je nach der Besonnung verschieden breit zu bemessen sind. Schmale Straßendämme und Bürgersteige, denn die Vorgärten schaffen den notwendigen Licht- und Luftraum.

c) Fabrikstraßen, Lastenstraßen mit Radfahrwegen.

d) Promenaden-, Panorama- und Parkstraßen, die sowohl Verkehr- als auch Wohnstraßen und Uferstraßen, die überdies Fabrikstraßen sein können, bedürfen ebenso wie Bergstraßen einer besonderen Behandlung von Fall zu Fall. Wie bei den Fabrikstraßen wird hier besonders auf Radfahrwege, u. A. auch auf Automobilwege Bedacht zu nehmen sein. Parkstraßen sind namentlich zur Verbindung aller städtischen Grünanlagen unter sich zu empfehlen.

Dritter Hauptsatz. Zwischen Straßenflucht und Bauflucht ist grundsätzlich zu unterscheiden, diese den Zwecken der Anbauung, jene den Anforderungen des Verkehrs entsprechend, u. U. also verschieden zu gestalten. Da, wo Vorgärten vorgesehen werden, ist die Unterscheidung ohne weiteres gegeben; aber auch im übrigen erscheint ein wenigstens 1 bis 3 m breiter Streifen zwischen beiden Fluchtlinien zweckmäßig, in Wohnstraßen zu Vorbauten, Terrassen, Freitreppen, Vor- und Erkerfenstern usw. und eingefriedigt zum Schutze gegen das Hineinsehen in die Erdgeschoßfenster, in Verkehrstraßen zu Sommerplätzen für die Kaffeehäuser, fliegenden Verkaufsständen, Vorplätzen der Kaufläden, erkerartigen Schaufenstern usw. besonders bei konkaver Bauflucht und gerader Straßenflucht zum Stehenbleiben der Fußgänger auf der breiteren Fläche.

a) Verlauf der Fluchtlinien: Die Straßenfluchtlinien werden in der Regel parallel zu verlaufen haben; für die Baufluchtlinien ist dagegen eine größere Bewegungsfreiheit erwünscht, um von der starren Parallelität der Straßenwandungen loszukommen, einer der Hauptursachen für die oft trostlose Langeweile moderner Straßen und um, den örtlichen Verhältnissen folgend, ohne Verletzung der Verkehrsrücksichten auch auseinandergehende und gekrümmte Linien zu ermöglichen. Krümmungen sind namentlich zum Schutze gegen durchfegende Winde oder langdauernden Sonnenbrand zu empfehlen.

Alte, unregelmäßige Fluchtlinien sind zur Erhaltung des Straßenbildes möglichst unverändert festzulegen, nicht zu begradigen, Fluchtlinien für Straßendurchbrüche oder überhaupt neue Straßen mit Schonung etwa im Wege stehender Bauwerke von künstlerischem oder geschichtlichem Werte zu krümmen, zu knicken, zu versetzen.

b) Straßenvermittlungen. Die Straßenfluchtlinien werden den Baufluchtlinien zu folgen haben bei Straßenmündungen, Kreuzungen, Gabelungen und Erweiterungen (Ausbuchtungen für Droschkenhalteplätze, Vorfahrten, Ausweichstellen usw.).

Die Straßenecken bedürfen einer Verbrechung nur an den Verkehrstraßen. Bei schiefen Einmündungen ist die stumpfwinklige Ecke nicht zu verbrechen, die spitzwinklige möglichst senkrecht zur wichtigeren Straße, bei verschiedenem Gefälle beider Straßen zu der mehr wagerecht verlaufenden und nur bei Gleichwertigkeit beider Straßen, also bei einer Gabelung über Eck abzuschneiden.

Überkreuzungen der Verkehrstraßen erfordern eine platzartige Erweiterung, am besten mit Versetzung der Straßenzüge, zur Überführung der einen Verkehrsrichtung in die andere. Einfache rechtwinklige Überkreuzungen sind nur für Wohnstraßen zulässig. Überschneidungen mehrerer Verkehrstraßen an einer Stelle sind verwerflich; durch die Erweiterung derartiger Knotenpunkte zu einem sog. Sternplatze wird nichts für den Verkehr gebessert.

Straßen-Ecken, Ausbuchtungen, Versetzungen bieten vorzügliche Bauplätze für öffentliche Gebäude.

c) Querprofil. Breite und Einteilung der Verkehrstraßen richten sich nach den Anforderungen des Verkehrs; Straßenbahngleise und etwaige Baumreihen gehören in die Mitte. In den Wohnstraßen ist im allgemeinen die Breite nach der beabsichtigten Bebauungshöhe festzusetzen, wobei Vorgärten mit Ausnahme der bei späteren Straßenverbreiterungen wieder fortfallenden mit in die Straßenbreite einzurechnen sind. Denn reine Wohnstraßen können und müssen auch schmal sein, wenn sie in einfacher Weise durch Chaussierung befestigt werden, um die Anwohner vor dem Straßenstaub zu schützen. Die Breite der Fabrikstraßen hat sich lediglich nach der Anbauungshöhe zu richten.

d. Straßenlänge und Längenprofil. Endlos lange Straßenzüge sind als langweilig zu vermeiden, die Straßenlänge muß begrenzt sein, durch Krümmung oder Versetzung. Das Längenprofil darf nicht gleichmäßig gerade aufsteigen. Am besten ist ein konkaves Profil; bei stark ansteigenden Straßen ist nach oben hin Verschmälerung der Breite zu empfehlen. Buckel sind zu vermeiden oder zu verdecken.

Vierter Hauptsatz. Es sind zu unterscheiden: Marktplätze, Verkehrplätze, Denkmal- und Gartenplätze. Der Gartenplatz, u. U. auch der Denkmalsplatz verträgt in offener Bauweise hergestellte Wandungen. Sonst ist für Plätze die geschlossene Umbauung vorzuziehen, wobei die Straßen so einmünden sollen, daß sie die Geschlossenheit der Anlage nicht stören. Der Fahrverkehr muß am Platze vorbei oder an seinem Rande herumgeführt werden, wobei erhebliche Umwege zu vermeiden sind. Die Anlieger der Plätze sind aus demselben Grunde wie die der Verkehrstraßen zu höheren Kostenbeiträgen heranzuziehen.

a) Markt- und Verkehrplätze: Auf den Marktplätzen ist es auch heute noch zweckmäßig, für die Wasserentnahme in der Form fließender Brunnen zu sorgen, die jedoch nicht in der Verkehrsrichtung, sondern in den sogenannten toten Ecken aufgestellt werden müssen. Auch auf den Verkehrplätzen — Vorplätzen der Eisenbahnhöfe, Markthallen, Schlachthäuser usw., Vorfahrten der Theater, Konzerthäuser und Friedhöfe, platzartigen Erweiterungen der Verkehrsknotenpunkte, Droschkenhalteplätzen — sind sowohl zum Schmucke wie zum praktischen Gebrauche (Kühlung, Staubminderung, Pferdetränkung usw.) Spring- oder Röhrenbrunnen sehr zu empfehlen.

b) Denkmalplätze: Für Denkmäler größeren Umfanges werden zu ihrer ungestörten Betrachtung besondere, nicht zu große Plätze vorzusehen sein. Standbilder und Reiterdenkmäler sind nicht in der Platzmitte, sondern mehr nach dem Platzrande, mit dem Antlitze jedoch nicht nach der Straße, sondern nach dem Platze hin aufzustellen, bei ansteigendem Boden auf der höchsten Stelle, wobei es günstig wirkt, wenn die Platzwandungen nach oben hin zusammenlaufen. Letzteres gilt auch für Obelisken, Denksäulen und ähnliche Runddenkmäler (Monumentalbrunnen), die sonst naturgemäß in der Platzmitte stehen. Die Platzfläche ist leicht konkav zu gestalten und monumental zu behandeln; eine Bepflanzung ist nur auf übergroßen Plätzen zu empfehlen; doch muß sie dann eine stilisierte sein, in Harmonie mit dem Denkmale und den Platzwandungen.

Für öffentliche Gebäude, sofern sie freistehen, was durchaus nicht immer nötig ist, gilt im allgemeinen dasselbe, wie das über die Standbilder Gesagte. Doppelplatzanlagen ergeben sich leicht, wenn ein hervorragendes Bauwerk, z. B. eine Kirche seitwärts am Platze errichtet wird.

c) Gartenplätze: Der Gartenplatz dient als Ersatz für eine in der Nähe fehlende Parkanlage und ist mit Spring- oder Grottenbrunnen mit Wasserbecken, auch wohl mit einem kleinen Denkmale auszustatten. Ruhiger und gegen Straßenstaub geschützt liegt eine am Rande geschlossen umbaute Gartenanlage, z. B. innerhalb eines großen Baublocks. Alte Friedhöfe werden zweckmässig zu Gartenplätzen umgewandelt, wobei wertvollere Grabdenkmäler möglichst zu erhalten sind. (Schluß folgt in Heft 3.)

NEUE BÜCHER.

Besprochen von TH. GOECKE, Berlin.

HEIMATSCHUTZ, DENKMALPFLEGE UND BODENREFORM. Von Dr. Paul Weber, a. o. Professor der Kunstgeschichte an der Universität Jena. Berlin 1906. Verlag „Bodenreform" (Damaschke), NW., Lessingstr. 11. Preis 0,50 Mk. Die Zusammenhänge darzulegen, bespricht Verfasser zunächst Entstehung und Zweck der Denkmalpflege und des Heimatschutzes, und dann die Bodenreform in ihrem Verhältnisse zu beiden in der Erkenntnis, daß die Gefahr eines Gegeneinanderarbeitens auf gesetzlichem Gebiete vorliegt, wenn nicht rechtzeitig zwischen diesen drei großen Strömungen Verbindungsbrücken geschlagen werden. Diese zu finden, wird weiter auf das Trennende hingewiesen, auf den Zwiespalt namentlich, der einerseits darin liegt, daß wir die Denkmäler der Vergangenheit und die heimische Natur zur Erhaltung des geschichtlich und landschaftlich Schönen schützen wollen und andererseits die Ausdehnung der Städte, die Begründung industrieller Ansiedlungen zur Schaffung neuer Wohn- und Werkstätten fördern sollen. Alle drei, Denkmalpflege, Heimatschutz und Bodenreform haben aber einen gemeinsamen Feind im Egoismus des Einzelnen und des Konsortiums; die Bekämpfung dieses Feindes wird nach dem Verfasser zur Einigung führen. Er fordert deshalb Verstaatlichung oder Verstadtlichung der Wasserkräfte, der Steinbrüche, überhaupt der Bodenschätze, Vermehrung des gemeindlichen Bodenbesitzes, Erwerbung baugeschichtlich oder historisch wertvoller Gebäude usw., um schließlich eine Bundesgenossenschaft zwischen der Bodenreform und dem modernen Städtebau zu empfehlen. Die lebendigen Ausführungen regen vielfach zum Nachdenken an und werden auch von dem der Bodenreform Widerstrebenden gern gelesen werden. In einzelnen Fällen befinden wir uns in der Tat schon auf dem vom Verfasser vorgeschlagenen Wege, wie die Besteuerung nach dem gemeinen Wert, die Erfassung nach der Zuwachssteuer u. a. m. erkennen lassen. Die Schrift sei deshalb unsern Lesern warm empfohlen.



PREISAUSSCHREIBEN. Der 17 000 Mitglieder zählende Zentralverband der Gemeindebeamten Preußens hat ein Preisausschreiben „Bebauungsplan und Bodenpolitik in den Gemeinden" erlassen. Die Arbeiten sind mit Zeichnungen und Skizzen bis zum 1. April 1906 an den Verbands-Vorsitzenden Stadtkämmerer Barner in Kassel einzureichen. Es stehen Preise im Betrage von 240 Mk. zur Verfügung. Das Preisrichteramt haben übernommen: Oberlandmesser Abendroth in Hannover, Stadtrat Dr. Ackermann in Danzig, Magistrats- und Königlicher Baurat Gottheiner in Berlin, Oberbürgermeister Schneider in Magdeburg, Ober- und Geheimer Baurat Dr.-Ing. Stübben in Berlin, Regierungs-Baumeister Solbach in Kassel. Bewerber müssen Mitglieder des Verbandes und Bezieher der Verbandsschrift „Anzeiger für Gemeindebeamte" sein.

Gedacht ist an die notwendigen Wechselbeziehungen zwischen Bebauungsplan und Bodenpolitik. Ein guter Bebauungsplan erleichtert die Bodenpolitik der Gemeinden und macht Reformbestrebungen auf diesem Gebiete gegenstandlos. Eine durchgreifende Bodenpolitik vermag auch die Durchführung eines schlechten Bebauungsplanes ohne große Schwierigkeiten zu ermöglichen.

In einer musterhaft geleiteten Gemeinde sollen sich Bebauungsplan und Bodenpolitik gegenseitig ergänzen, sich in die Hände arbeiten und die ungeheuren Ausgaben, die heute für die Durchführung (Verwirklichung) der Bebauungspläne verausgabt und wirtschaftlich lahm gelegt werden, zum Vorteil der Gesamtheit sowohl, wie des Haushaltes gut verzinslich machen.

DENKMALPFLEGE UND STADTVERSCHÖNERUNG. Im Verfolge der Ministerialentschließung vom 1. Januar 1904, „Denkmalpflege betreffend", arbeitete das Stadtbauamt im Auftrage des Magistrats einen Entwurf ortspolizeilicher Vorschriften für München über Denkmalpflege und Stadtverschönerung aus, der nach eingehender Prüfung durch eine gemeindliche Kommission und mehrfacher Bearbeitung nunmehr an den Magistrat zur Entscheidung gelangte. Der Entwurf sieht in § 1 vor, daß die Vorschrift des § 67 III der Münchner Bauordnung, wonach bei allen Neubauten und Hauptreparaturen an der Straßenseite den Anforderungen der Ästhetik genügt werden muß, auf alle Bauten und Bauteile ausgedehnt wird, welche von irgend einer dem Verkehr zugänglichen Stelle sichtbar sind. Gruppenbauten müssen ebenfalls ein ästhetisch befriedigendes Gesamtbild zeigen. Im besonderen wird die ordentliche Ausbildung aller sichtbaren Bauteile verlangt:

a) An den Seitenfassaden der Vorderhäuser in Pavillonzwischenräumen, sowie an sämtlichen von der Straße aus sichtbaren Seiten- und Rückgebäuden.

b) Bei Bauten an Eisenbahnen, öffentlichen Anlagen, an einem Hang usw.

Zur Erreichung dieser Ziele ist auf folgende Punkte zu achten: Beim Entwurfe eines Hauses ist dessen Lage und Umgebung zu berücksichtigen. Hiebei kommen in Betracht: die Form der Baulinie, ob das Haus etwa an einem besonders hervorragenden Punkte (Straßenabschluß, einspringende Ecke, Platz) steht, ob es schon von weitem, von unten oder

oben gesehen werden kann, ferner die Lage in landschaftlicher Umgebung, das Vorhandensein von Nachbarbauten. In letzterem Falle ist namentlich darauf Rücksicht zu nehmen, daß sich gute Gesamtbilder ergeben, daß die einzelnen Häuser — besonders bei Gruppenbauten — nicht auseinanderfallen. Auf gute Anschlüsse an die Brandmauern und gute Formen der letzteren ist zu achten. Im Interesse der Wahrung und Ausbildung des baulichen Charakters unserer Stadt ist der heimischen ortsüblichen Bauweise der Vorzug zu geben. Als solche kommt im allgemeinen für die Mehrzahl der bürgerlichen Bauten der Putzbau mit einem kräftig ausgebildeten und mit naturfarbenen Ziegeln eingedeckten Dach in Betracht.

Eine schöne, klare Umrißlinie ist wesentlich für einen charakteristischen Eindruck. Unschöne gebrochene Dachformen sind zu vermeiden, wenn das Dach oder die Giebelmauer stark in die Erscheinung tritt. Wie für die Fassade ein zu starkes Zerreißen der Fläche durch Erker, Vorbauten, Farben u. dergl. vom Nachteil ist, so soll auch das Dach nicht zu sehr durch Aufbauten, Türmchen, Dachfenster usw. zerrissen werden. Die Dachaufbauten sollen dort zusammengebracht werden, wo sie auch wirklich ihren Zweck erfüllen. Die Speicherräume bedürfen keiner großen Dachfenster. Für Dachfenster, Kamine und Brandmauern sind Formen zu wählen, die zu einer guten Gesamterscheinung beitragen. Auch hier verdient der Putz und die Ziegelbedeckung den Vorzug. Die Verwendung von unangestrichenem Zinkblech oder verzinktem Eisenblech ist möglichst zu vermeiden.

Bei Ausbildung der Straßenansichten ist an einzelnen Stellen (Balkonen und Fenstergruppen) auf dauernde Vorrichtungen zur Anbringung von Blumenschmuck Bedacht zu nehmen, wodurch reizvolle Straßenbilder erzielt werden können. Auch den Fensterläden sollte Aufmerksamkeit zugewendet werden, da dieselben vor den Rolläden mancherlei Vorteile haben und zugleich der Ansicht des Hauses ohne vermehrten Kostenaufwand einen besonderen Schmuck verleihen, wenn sie in entsprechenden Farben gehalten sind. Im Interesse jener Bewohner, die jahraus, jahrein auf Höfe hinausblicken müssen, sollten auch die von der Straße aus nicht sichtbaren Gebäudeteile eine bessere Ausgestaltung erfahren durch größere Sorgfalt in der Verteilung der Fenster an den Hofseiten, durch bessere Ausbildung der Küchenbalkone und der Dachverschneidungen, insbesondere der Treppenhausaufbauten, wie auch durch freundliche, lichte Farbengebung und Ausführung von dauernden Vorrichtungen zur geeigneten Anbringung von Blumenschmuck an den Fenstern und Küchenbalkonen.

Die Gruppenbauten sollen nicht nur einen geschlossenen Gesamtumriß zeigen, sondern dürfen auch durch zu große Material-, Form- und Farbenunterschiede nicht störend von einander getrennt werden. Wird von einer Gebäudegruppe das erste Haus ausgeführt und ist aus dem Plane zu ersehen, daß die gewählten Architekturformen, die Gruppierung oder aber das gewählte Material nicht ohne weiteres eine gute Gesamtwirkung nach Ausbau der Gruppe erwarten lassen, so kann der Baugesuchsteller veranlaßt werden, eine Planskizze über die ganze Gruppe im Maßstab 1 : 200 beizubringen, die von den Eigentümern anerkannt sein muß. Diese Skizze dient dann für den weiteren Ausbau der Gruppe ebenso als Unterlage wie der Gruppeneinteilungsplan. Fensterlose hohe Flügelmauern dürfen nicht nach einer Seite gerichtet sein, welche durch einen Pavillonzwischenraum von einer anderen Straße her sichtbar ist, wenn nicht die Möglichkeit besteht, daß diese Mauer durch Anbauten in genügender Höhe verdeckt werden kann.

§ 2 des Entwurfs, der den Schutz hervorragender Gebäude anstrebt, besagt: Veränderungen im Innern oder am Äußern von Monumentalbauten oder von Bauten von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung an sich oder für das Straßenbild unterliegen der baupolizeilichen Genehmigung. Bei Veränderungen solcher Bauwerke ist dem Charakter und der Gestaltung derselben Rechnung zu tragen. Neubauten oder Umbauten in der Nähe von Monumentalbauten oder von Bauten von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung sind hinsichtlich der Gesamtanordnung, Höhenentwicklung und der Einzelformen sowie der Wahl des Baumaterials so auszuführen, daß die Wirkung der Monumentalbauten usw. nicht beeinträchtigt wird. Ob ein Gebäude zu den Monumentalbauten oder zu den Gebäuden von geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung zählt, oder ob ein Gebäude als in der Umgebung solcher Bauwerke gelegen zu erachten ist, sowie in welcher Weise obiger Vorschrift genügt werden kann, entscheidet die Ortsbaukommission nach Anhörung des Magistrats oder Einholung eines Sachverständigengutachtens.

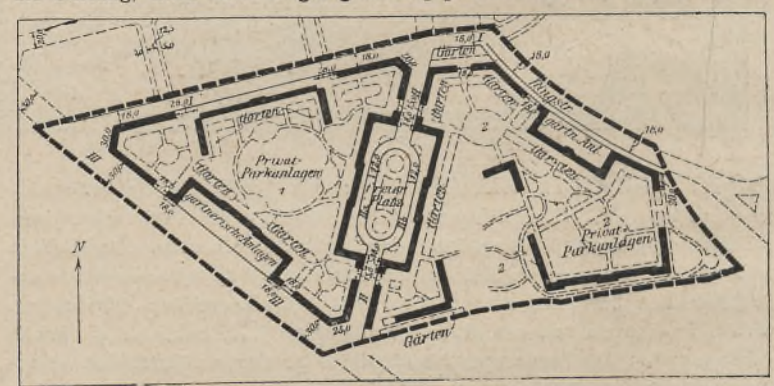
In § 3 sind Vorschriften über die Art der Vorgarteneinfriedigung und über die Bedingungen, unter denen die Errichtung von Gartenhäuschen (bei Vorgärten von mindestens 5 m Tiefe) gestattet wird, gegeben. Der Bepflanzung und Unterhaltung der Vorgärten soll erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Auch die Pavillonzwischenräume und freien Hofraumflächen sollen nach den dieser Vorschrift beigegebenen Erläuterungen nach Möglichkeit bepflanzt werden; insbesondere sollte, wo es einigermaßen tunlich sei, am Pavilloneingang, an der Grenze der Anwesen ein Baum gepflanzt werden, da dessen herausragende Krone die Häuserflucht wohltuend unterbricht. Auf die Erhaltung vorhandener Bäume sei Wert zu legen. Die §§ 4 und 5 behandeln die Zuständigkeit der Ortsbaukommission, Fristen für die Beseitigung bezw. Wiederherstellung ästhetisch zu beanstandender Gebäude, Baureste und Einfriedigungen festzusetzen.

Eine besondere Bedeutung kommt dem § 6 zu, der den Auswüchsen zu Leibe gehen will, mit denen die Reklame ganze Straßenzüge verunstaltet. Er besagt: „Die Anbringung wie die Beibehaltung unschöner oder störender Reklame- und Firmenschilder, Bemalungen, Aufschriften freistehender Vorrichtungen u. dgl. an Stellen, die von öffentlichen Wegen, Plätzen, Anlagen oder Eisenbahnen aus sichtbar sind, sowie das Bemalen ganzer Kommunemauern ist untersagt. Bereits vorhandene störende Schilder oder Bemalungen usw. sind innerhalb einer von der Ortsbaukommission festzusetzenden Frist zu beseitigen.

Firmenschilder oder Aufschriften sind möglichst auf oder über den Auslagefenstern in passender, die Architektur und das Straßenbild nicht störender Form und Farbe anzubringen. Das Verdecken von Architekturteilen ist möglichst zu vermeiden. Zur Anbringung von Firmenschildern oder Aufschriften von mehr als 1,5 Quadratmeter Fläche und von Nasenschildern von mehr als 0,5 Quadratmeter Fläche, ferner für Aufstellung von Reklameschildern auf Dächern ist unter Vorlage von Skizzen baupolizeiliche Genehmigung bei der Ortsbaukommission nachzusuchen.“ In § 7 ist dann noch im einzelnen aufgeführt, in welcher Weise die Eingabepläne in Übereinstimmung mit den vorstehenden Vorschriften ausgearbeitet sein müssen. § 8 bestimmt endlich, daß der Entwurf mit dem Tage der Verkündigung in der „Münchner Gemeindezeitung“ in Kraft treten soll.

AUS DER ZEITSCHRIFT FÜR WOHNUNGSWESEN.

Stiftung für Erbauung billiger Wohnungen in Leipzig. Nach der Vollendung der Kolonie Leipzig-Reudnitz — Hoferstraße — beabsichtigt die Stiftung, nach dem beigefügten Lageplan im Westen der Stadt, in



Leipzig-Kleinzschocher eine neue Kolonie zu schaffen. Der Stiftungsbesitz umfaßt 182 920 qm. Nach Abzug von 29 980 qm Straßenland verbleiben 152 940 qm Bauland, von denen nur 23 540 qm bebaut werden sollen, während 129 400 qm für Parkanlagen bestimmt sind. Die Bebauung erfolgt in so weiträumiger Art, daß nur 16% des Grund und Bodens beansprucht werden und auf 1 ha nur 347 Bewohner kommen. Geplant sind 159 viergeschossige Wohnhäuser mit 1514 Wohnungen inmitten der großen Parkanlagen. Der Bau soll 1907 beginnen. Zu späteren Erweiterungen hat die Stiftung inzwischen in Probstheida weitere 27,5 ha erworben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr von Budde hat, wie die Norddeutsche Zeitung berichtet, der DEUTSCHEN GESELLSCHAFT FÜR VOLKSBÄDER ausnahmsweise gestattet, auf besonders verkehrsreichen Bahnhöfen ein ihre Zwecke und Ziele bekanntmachendes Plakat zum Aushange zu bringen. Auf diese Weise wird die Förderung des Badewesens auf zahlreichen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs dauernd zur Anschauung und Anregung gebracht werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

3. Jahrgang 1906 3. Heft



DER KAISER FRANZ JOSEF-KAI IN GRAZ.

Von MAX STARY und W. v. SEMETKOWSKI, Graz. Hierzu Doppeltafel 17—18.

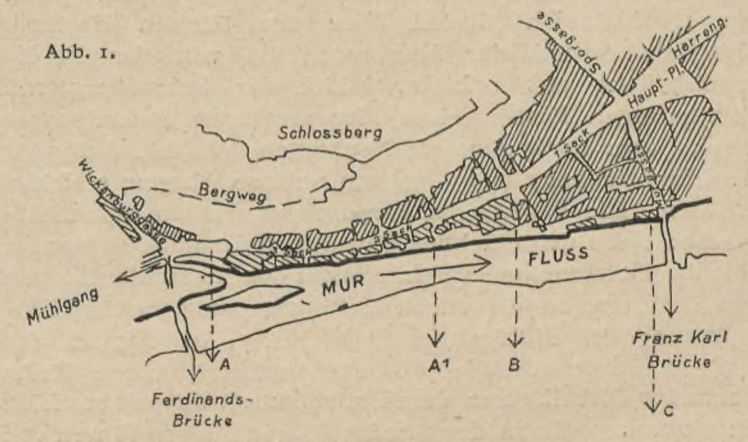
Graz, die Hauptstadt der österreichischen Alpenländer, stellt durch seine weithin bekannte landschaftliche Lage an den modernen Städtearchitekten die dankbarsten Aufgaben. Einer solchen sind die nachfolgenden Zeilen gewidmet, die einer Notwendigkeit ihren Ursprung verdanken. Gilt es hier doch, einer Verunstaltung des Stadtbildes entgegenzuarbeiten, die in letzter Zeit mangels entsprechender Vorkehrungen weit um sich zu greifen scheint.

Für die Anlage der Abhandlung war der Gedanke maßgebend, daß eine künstlerisch befriedigende Lösung der Aufgabe nur auf einem Wege erzielt werden konnte, der von früheren Beständen ausgehend, den örtlichen Bedingungen vollständig Rechnung trägt. Es zerfällt daher die Arbeit von vornherein in zwei Teile, deren erster alles das erzählt, was seit dem Auftauchen des Kaientwurfes (1856) bis zum heutigen Tage geschehen ist, deren zweiter aber bringt, was geschehen oder unterbleiben sollte. Um die örtlichen Vorbedingungen genau vorführen zu können, wurde dem ersten Teile ein weiter Raum gelassen unter Hinzufügung vieler Bilder zur Erläuterung. Teilweise Anordnungen in dem Verbauungsentwurfe ergaben sich aus dem Zusammenhange mit dem Gedanken an eine größere Platzanlage, worüber wir gesondert Bericht erstatten werden.

I. Die Baugeschichte.

Eine Ansicht unserer Stadt, am Ende des 17. Jahrhunderts durch den heimischen Stecher Andreas Trost[1]) hergestellt, zeigt uns genau, wie der enge Raum zwischen der steil abfallenden Westseite des Schloßberges und dem Murflusse (Abb. No. 1) ausgenützt war. Vom Hauptplatze aus

Abb. 1.



führte, der Berglehne folgend, eine schmale doppelseitige Straße bis zum Einflusse des oberen Mühlkanales, die den Namen „Sackstraße" trug. Man unterschied drei Abteilungen dieses Straßenzuges, die durch eingeschobene Torbauten hergestellt waren, den ersten, zweiten und dritten „Sack". Das dritte Sacktor, das nördlichste, bedeutete das Ende der Stadt und der Befestigungswerke, die dort mit denen des Schloßberges Zusammenhang hatten. Eine Radierung aus dem Jahre 1818 im Besitze des steierm. Landesarchives, gibt uns eine deutliche Vorstellung vom Aufbaue des 1626

[1]) Jos. v. Zahn in der „Styria illustra" (Katalog der Ortsbilder-Sammlung des Archives.)

Abb. 2.



Die Murseite der Sackstraße vor der Zerstörung 1888.

unter Kaiser Ferdinand II. erbauten Tores[2]) — ein Rest mit der Inschrift FERDINANDUS · ROM · IMP · ist in einem Sockel beim Hause Kai No. 68 eingemauert —; von seiner Beschreibung absehend, wollen wir darauf hinweisen, daß das „Kriminal" (das große Haus links auf Abb. 2) auf den Mauern der alten Bastion erbaut war. Von hier ab zog sich die Festungsmauer bis zur unteren Murbrücke hin, der Länge nach der heutigen Kaimauer entsprechend; nur an einer Stelle schob sich eine Bastion vor. (Abb. No. 1, Stelle B). Soviel über den ältesten Bestand. Den Hintergrund der Aufnahme, die von der Ferdinandsbrücke aus erfolgte, bildet der Schloßberg mit den geringen Resten seiner 1809 zerstörten Befestigungswerke, aber noch ohne die Neubauten, die bei Anlegung der Drahtseilbahn (1895 - 97) am unteren Absatze errichtet wurden. Die Wirkung des Bildes ist vor allem eine malerische: links der mächtige Bau des „Kriminales" (bis 1895 Sitz des Untersuchungsgerichtes) auf den Resten der Bastion am Sacktore, an der durch Baumgruppen gezierten Einmündung des Mühlganges (Abb. No. 1, bei A); an das „graue Haus" anschließend eine ununterbrochene Reihe schmaler Giebelhäuser, dem Flusse zu mit doppelt so vielen Stockwerken als an der Straße; Stiegenanlagen führen von der Straßenhöhe herab zum Flusse, um den Färbern und Gerbern, die dort eine förmliche Kolonie hatten, Gelegenheit zur besseren Ausübung ihres Handwerkes zu geben. Das Bild bietet die Einzelheiten nicht allzugenau, die wir auf zwei Zeichnungen im Landesarchive, die eine vom Jahre 1861, die andere von 1891, zur Genüge kennen lernen. (Aquarellaufnahmen dieser malerischen Partie waren in der im Herbst 1905 veranstalteten Ausstellung von Städtebildern in Brünn ausgestellt). —

[2]) Ilwof-Peters: „Graz", p. 197.

Wir gehen nun auf die Geschichte des Kaientwurfes und dann auf die Beschreibung des noch erhaltenen alten Bestandes an der Bergseite ein.

Erwägungen[3]), die Anlage eines Erholungsraumes fürs Kriminal und die Feuersicherheit der geschlossenen Häuserreihe an der Murseite betreffend, gaben 1856 dem kk. Landesbaudirektor Martin Kink den Anlaß, Vorschläge für die Kaiausgestaltung zu machen. Sein Plan hatte den Inhalt, zwei südlich ans Kriminal stoßende Bauten abzutragen, vor den murseitigen Häusern eine Uferschutzmauer zu errichten, um einer Straße Raum zu geben, und diese dann ungefähr an der Stelle B (Abb. No. 1) mit der Sackstraße zusammenlaufen zu lassen.

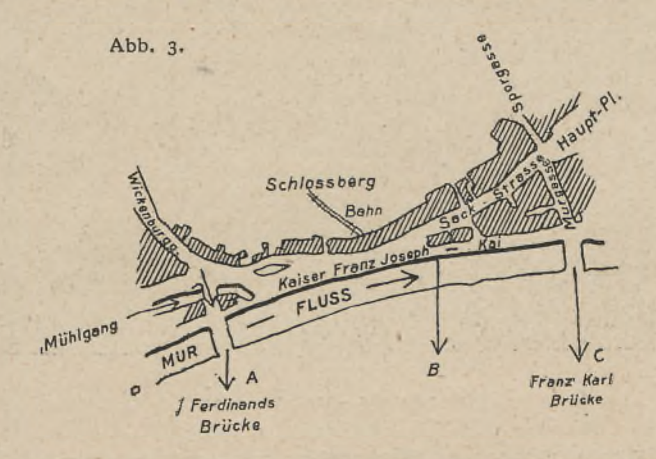
Die folgenden Jahre bringen fast nur mißglückte Unterhandlungen mit dem Staate und dem Lande, von deren Beitragsleistung die Stadt die Verwirklichung des Entwurfes abhängig gemacht hatte, bis endlich im Jahre 1888 eine Änderung eintrat. Da das Stadtbauamt infolge anderer Arbeiten die Abfassung eines eingehenden Planes nicht übernehmen konnte, übertrug der Gemeinderat mit Beschluß vom 22. Juli 1888 diese dem k. k. Statthaltereiingenieure Ferdinand Amberger. Unterdessen hatte der Gemeinderat schon im März desselben Jahres beschlossen, eine Summe von 800 000 Kronen zum Ankaufe der murseitigen Häuser No. 33—61 Sackstraße (Abb. No. 1, Teilstrecke A—A₁, durch weniger dichte Schraffur ersichtlich) flüssig zu machen. Diese 15 Gebäude wurden auch eingelöst und in den Jahren 1888—1892 teilweise abgebrochen, so daß 1893 nur mehr der murseitige Teil von No. 39, ferner No. 57, 59 und No. 61, und das Kriminal standen. Durch die Übersiedlung des letzteren in einen Neubau (1895) wurde die Abtragung ermöglicht und im Winter 1897 mit der der noch stehenden Bauwerke als Notstandsarbeit durchgeführt. Nachdem man schon früher auf Anraten des polytechnischen Klubs den Normalabstand der Verbauungslinie an der Bergseite mit 25 m von der Nullwasserlinie festgestellt, der Kaistraße zwischen den beiden Brücken ein gleichmäßiges Gefälle zu geben und Neubauten in die neue Höhenlage einstellen zu lassen, beschlossen hatte, begannen 1898 die Arbeiten an der Kaimauer. Gleichzeitig wurde der Mühlgang an seinem Ausflusse überbrückt und mit einer Uferschutzmauer versehen. So waren die Arbeiten am ersten Kaiteile von der oberen Brücke bis zum Einlaufe der Kaistraße in den restlichen Teil der Sackstraße (Abb. No. 1, A—A₁; No. 3, A—B) im September 1900 vollendet. Die Höhenunterschiede der neuen Straße zur alten Sackstraße, deren Fahrbahn wegen des Zuganges zu den Häusern erhalten bleiben mußte, fanden einen Ausgleich durch die Anlage von Böschungen und Mauern gegen die neue Straße zu (siehe Abb. 4 und 5).

Schon im nächsten Jahre (1901) beschloß der Gemeinderat, den Kai auch südlich gegen die Franz Karl-Brücke

[3]) Nach den offiziellen Mitteilungen im „Amtsblatte der landesfürstlichen Hauptstadt Graz", Jahrgang IX, Heft No. 25, 26 und 30.

fortzusetzen. Abgetragen wurden die murseitigen Teile von den Häusern 27, 25 und 23 Sackstraße, ferner des Ursulinerklosters und des Hauses Hafnergasse No. 1. Die Arbeiten begannen im Herbste 1902 und fanden im Frühjahre 1905 ihren Abschluß. Auch wurde eine Änderung in der Straßenbezeichnung durchgeführt; der doppelseitige Teil vom Hauptplatze bis zur Stelle B (Abb. No. 3)

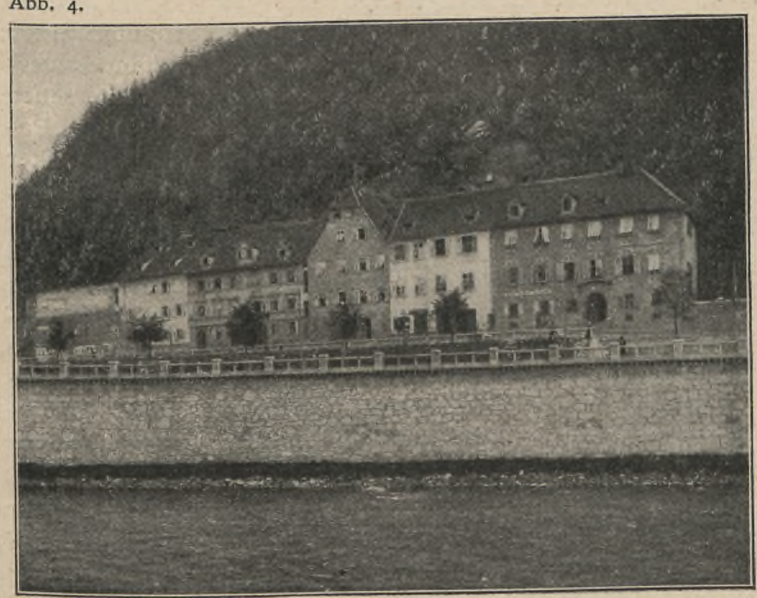
Abb. 3.



behielt den historischen Namen der Sackstraße, während die neue Kaistraße zwischen den beiden Brücken Kaiser Franz Josef-Kai benannt wurde.

So zieht sich nun durch eine Strecke von 700 m zwischen den beiden Brücken die aus Bruchsteinen ausgeführte

Abb. 4.



Gebäudegruppe Kai No. 62—54.

Cyklopenmauer hin, in ihrer Gleichförmigkeit durch die gelungene architektonische Ausgestaltung der Rettungsstiege und durch die Mühlgangbrücke wohltätig unterbrochen und durch eine Brüstung aus heimischem Granit mit schmiedeeisernen Füllungen bekrönt. Einer vom Standpunkte des Verkehres und der Hygiene aus unabweislichen Notwendigkeit mußte das malerische Bild der alten Anlage weichen. Die nun folgende Beschreibung der noch bestehenden alten Häuser an der Bergseite hat einerseits den Zweck, ein gutes Stück künstlerischer Kultur in der Altstadt Graz für immer im Bilde zu erhalten, andererseits gewisse Grundzüge für die Neuverbauung im allgemeinen, wie im besonderen aus ihnen abzuleiten. Wir beginnen am nördlichen Ende des Kai (Abb. No. 3, bei A).

Vor allem fällt uns in die Augen, daß die alten Bauten gruppenweise geordnet sind, daß sie geschlossene kleinere Massen der Hauptmasse des Berges gegenüberstellen und sich gegenseitig in der Wirkung steigern. In der ersten Bautengruppe (Kai No. 62 - 54 einschl.) schließt sich No. 62 an den mit Plakaten „gezierten" Rest der alten Bastion an. (Abb. 4). Das Haus mit dem Giebel (No. 58 bildet die Dominante der Gruppe, von der wir besonders auf No. 54 hinweisen möchten. Das Steinportal, an der Haustüre ein mächtiger geschmiedeter Türklopfer, die einfache Behandlung der Wand — grauer Mörtelbewurf mit Andeutungen architektonischer Motive in Stuck — bilden seine Wirkungsfaktoren.

Von der zweiten Gruppe (Abb. 5 u. 6) wird No. 54 getrennt durch eine Mauer der Straße zu; hier bietet sich ein reizender Blick auf den den Berg hinansteigenden Hausgarten, dessen unterste Terrassen Steinbrüstungen abschließen. Die Neubauten No. 46 und 38 übergehend, wenden wir uns der dritten Gruppe (Kai No. 36—28, Abb. 7) zu, der anziehendsten des ganzen Bestandes. Ihre malerische Wirkung ist begründet in dem reichen Wechsel der Dachlinien (Massenwirkung); No. 36 fällt uns sofort auf; da steigt das Dach infolge eines Anbaues zum Erdgeschosse herunter. Gleich den meisten anderen Häusern steht dieses mit dem Giebel der Straße zu, ein Querhaus,

Abb. 5.



Kai No. 54 mit Gartenblick.

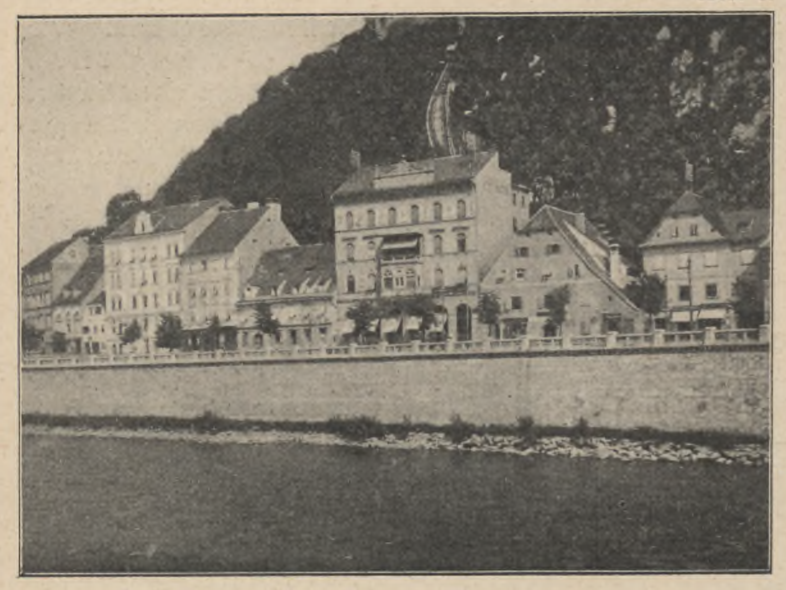
dessen Ausgestaltung in künstlerischer Hinsicht einen weiten Spielraum bietet und das einen mächtigen Faktor im Bilde der alten Städte darstellt.

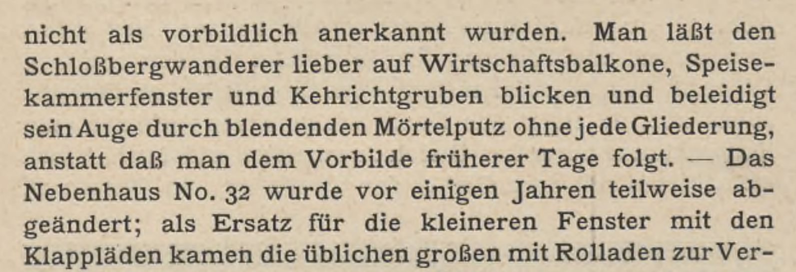
Das Haus No. 34 ladet uns gleich ein, einzutreten; durch den weiten Torbogen, dessen Oberbau den Anschluß ans Nachbarhaus bildet und an dem eine kleine Steinbank steht, kommen wir in den Hof, den Textbild 8 zeigt. An ähnlichen Höfen[4]) hat Graz überhaupt mehrere gute Beispiele aufzuweisen, die bei den Neubauten am Kai leider

---

[4]) f. Dr. Kapper, „Bauwerke und Straßen aus Alt-Graz." Zeitschrift für steirische Geschichte, I. Jahrgang 1903, Heft 2.

Abb. 6.





Die Neubauten Kai No. 46 und 38.

Abb. 7.



Kai No. 36, 34, 32, 30, 28.

nicht als vorbildlich anerkannt wurden. Man läßt den Schloßbergwanderer lieber auf Wirtschaftsbalkone, Speisekammerfenster und Kehrichtgruben blicken und beleidigt sein Auge durch blendenden Mörtelputz ohne jede Gliederung, anstatt daß man dem Vorbilde früherer Tage folgt. — Das Nebenhaus No. 32 wurde vor einigen Jahren teilweise abgeändert; als Ersatz für die kleineren Fenster mit den Klappläden kamen die üblichen großen mit Rolladen zur Verwendung, ein Tausch, dessen Güte uns nicht ganz einwandfrei scheint. Änderungen erfuhr auch No. 30, doch blieb bei beiden Häusern der ursprüngliche Charakter des Giebelhauses erhalten. Als Längenhaus unterbricht No. 28 die Reihe, durch die Fassadengestaltung (brauner rauher Mörtelbewurf mit glatten und erhabenen Teilen wechselnd) von vorbildlichem Werte. Das Haus mit dem Giebel zählt in der Nummerierung schon zur „Sackstraße" und trägt die No. 42. Erwähnenswert an seiner Gestaltung ist das Vorherrschen der Wandfläche, die nur durch zwei gemütliche Fenster in jedem Stockwerke und durch ein Freskobild belebt ist, von dem allerdings nur mehr die letzten Reste erhalten sind. Dennoch kann man daraus ersehen, wie sehr derartige Schmuckteile die Wirkung einer sonst noch so einfachen Fassade fördern. Auch ein Gegenstand vorbildlicher Eigenschaft. Der malerische Charakter der Häuseranordnung auf dem Bilde fand bei der vorgeschlagenen Neuverbauung entsprechende Berücksichtigung. Alles, was wir bis jetzt schilderten, gehört dem Bestande der alten Sackstraße an; (Teil A—B auf Textbild No. 1, bergseitig). Jene Gebäude, die die gegenwärtig so benannte Straße bilden, werden später kurz Erwähnung finden. Im zweiten Kaiteile, von der Rettungsstiege bis zur Franz Karl-Brücke (Abb. No. 3, Stelle B—C) haben Neubauten einen großen Teil des alten Bestandes verdrängt. Auf der rechten Seite sehen wir ein Stück der Rückseite des Palastes Altems und den großen Erker vom Gebäude der „Harmonie". (Den alten Klosterbau und das Giebelhaus des „Stadtphysikates"). Ein großes vierstöckiges Eckhaus schließt den Kai an die Murgasse an; die Kaistrecke von hier bis zur dritten Brücke besteht noch in ihrer Ursprünglichkeit. In Zusammenfassung des bisherigen sei nun kurz wiederholt: was uns die alte Häuseranlage so wert und anziehend macht, ist ihre abwechslungreiche Gestaltung in der Massenverteilung. Gewähren die Häuser trotz ihrer geringen Höhe auch keinen vollständigen Blick auf den Berg von der Straße aus, so ist die Zusammenfassung der einzelnen Gebäude zu geschlossenen und räumlich von einander getrennten Gruppen vorbildlich aus dem Grunde, weil sie die Wechselwirkung zwischen Natur und Menschenhand fühlen läßt.

Abb. 8.



Hof des Hauses No. 34.

(Fortsetzung folgt in Heft 4).

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE FÜR DIE AUFSTELLUNG STÄDTISCHER BEBAUUNGSPLÄNE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

(Schluß aus Heft 2.)

Der erste Hauptsatz ist schon durch das Vorangegangene erläutert; im übrigen gestatte ich mir noch folgendes zu bemerken:

Die im zweiten Hauptsatze geforderte Unterscheidung nach Verkehrstraßen einerseits und Wohn- bezw. Fabrikstraßen andererseits ist in der Tat nicht so schwierig, als man meist anzunehmen pflegt. In besonderen Fabrikvierteln, die nach lehrreichen Vorgängen in Halle a. S. und München z. B. dadurch zu bilden sind, daß die Erbauung von Fabriken durch entsprechende baupolizeiliche Erleichterungen in bestimmten Stadtteilen begünstigt, in anderen dagegen durch Erschwerungen zurückgehalten wird, ist der Begriff der Fabrikstraße wohl ebenso unschwer festzustellen, wie der der Wohnstraße in Landhausvierteln. Weiter besteht auch meist über die Hauptverkehrstraßen, durchgehende Hauptstraßen, Radialstraßen, alte Landstraßen, besonders auch die zu den Eisenbahnhöfen führenden Straßen kein Zweifel. Die Schwierigkeit beginnt erst bei den Nebenverkehrstraßen, den Schräg-, unter Umständen auch Ringstraßen, zur Verbindung einzelner Stadtteile unter sich, oder den die Hauptstraßen entlastenden Parallelstraßen, in den gemischten Geschäfts- und Wohnvierteln und bei schneller Ausdehnung der Stadt in den Außenvierteln überhaupt. Eine gewisse Vorsicht ist da geboten durch die Offenhaltung der Möglichkeit, später auch noch einmal die eine oder andere Wohnstraße zur Verkehrstraße umzuwandeln.

Im allgemeinen nimmt der Verkehr von Außen nach dem Innern der Stadt hin zu; rein theoretisch genommen könnten daher auch die Verkehrstraßen in den äußeren Stadtteilen schmaler sein. Oft ist dies auch der Fall; wenn jedoch die Stadt weiter wächst, ist wenigstens die Möglichkeit einer späteren Verbreiterung vorzusehen wobei aber von vorne herein bereits die zukünftige Anbauungshöhe zu gestatten ist, um nachträgliche Umbauten zu vermeiden — sonst wird praktisch von vorne herein die gleiche Breite durchgeführt. Der Verkehr verästelt sich nach außen hin in die Wohn- und Fabrikstraßen hinein, die demnach als Zubringer dienen zu den Abzugskanälen, den Verkehrstraßen. Die Einmündungen in diese Kanäle müssen möglichst gegeneinander versetzt werden, damit nicht Stauungen und Wirbelungen entstehen — es ist also verkehrt, mehrere Verkehrstraßen in einem Punkte zusammen laufen zu lassen — sie sollen vielmehr hintereinander in den Hauptstrom, der jedesmal entsprechend zu verbreitern ist, einmünden.

Daß diese Verkehrstraßen in der besten Weise herzustellen und zu befestigen sind, versteht sich wohl von selbst. Die Anlieger zu den dadurch entstehenden Mehrkosten mit höheren Beiträgen heranzuziehen liegt in der Billigkeit — haben sie doch auch den größeren Vorteil von der günstigen Lage an derartigen Straßen. Geschäftshäuser (Warenhäuser, Kaufläden mit und ohne Werkstätten) Buchdruckereien, Gasthöfe, Wein- und Kaffeehäuser, Konzertsäle usw. können diese Belastung gut und gerne ertragen, die Grundstücke sind deshalb auch entsprechend tief zu bemessen (Hinterhäuser, Oberlichthallen, Lagerräume, Packhöfe usw.)

Der Verkehr muß nach beiden Richtungen hin geleitet werden; eine entsprechende Einteilung der Straße vermag dies besser, als eine frei zur Verfügung stehende große Breite. In London befinden sich Droschkenhalteplätze mitten auf der Straße; in Augsburg teilen die schöne Maximilianstraße der Länge nach mehrere Brunnen, in Innsbruck die Maria-Theresiastraße ein Marien-Denkmal, Anschlagsäulen, Lichtträger usw.; in Salzburg ist auf dem sog. Ludwig-Viktorplatze, einer sich nach dem toskanischen Palaste hin verbreiternden Straße, ein Brunnen so aufgestellt, daß auf der einen Seite eine breitere Verkehrsbahn, auf der anderen Seite eine schmalere Vorfahrt für die angrenzenden Häuser vorbeiführt. In Berlin sind neuerdings schmale Notinseln an den Einmündungen der Querstraßen in die Leipziger Straße zur Leitung des Verkehrs eingebaut worden.

Eine bezaubernd schöne Beleuchtung ist ebenfalls die in der Straßenmitte, wie die an querüberzogenen Seilen hängenden Bogenlampen beweisen. Warum sollen auch nicht stehende Lichtträger zur Teilung des Straßen-Dammes benutzt werden, u. U. auf schmalen Inselsteigen, die dem Fußgänger das Überschreiten der Straße erleichtern. Noch schärfer scheidet die Verkehrsrichtungen die mitten auf den Damm verlegte Straßenbahn, die, um höchsten Anforderungen zu genügen, noch beiderseits von schmalen Hochbordstreifen einzufassen ist, zum gefahrlosen Auf- und Absteigen der Bahnbenutzer. Unter gewöhnlichen Umständen reicht dann schon für die beiden Fahrbahnen je eine Breite von 5 m für zwei Wagenreihen aus, die mit Rücksicht auf den Handwagen- und Radfahrerverkehr, auf das Verfrachten an Möbel- und sonstigen Geschäftswagen, auf das Umkehren der Fuhrwerke usw. zweckmäßig auf 6 m erhöht wird. Baumreihen an den Bürgersteigen stören den Verkehr und breite Baumkronen sind Ladengeschäften hinderlich; besser werden auch die Bäume in die Straßenmitte gepflanzt oder seitlich der Straßenbahn. Promenadenwege zwischen Straßenbahngleisen werden wenig benutzt, an ihrer Stelle ist eine Verbreiterung der Bürgersteige ohne Baumreihen, auch für Spaziergänger vorzuziehen. Mittelanlagen in Prachtstraßen wirken am besten, wenn seitliche Gehwege von Baumreihen eingefaßt eine breite zusammenhängende Rasenfläche begrenzen, die Strauchgruppen und Einzelbäume beleben. Teppichgärtnerei wirkt zwischen hohen Straßenwandungen leicht kleinlich und unruhig. Vor allen Dingen ist aber Harmonie in all das hineinzubringen, was sich auf den Straßen befindet. Die Abstände der Laternen, Kabelträger, Bäume usw. sind zwar stets unter sich gleich, verfolgen aber meist eine andere Kadenz, eine jede für sich, sodaß Disharmonien unvermeidlich eintreten. Hieran erkennt man besonders das Nebeneinanderarbeiten von In-

genieur und Gärtner — es fehlt der alles zusammen fassende künstlerische Geist.

Einfacher und billiger sind die Wohnstraßen anzulegen, sowohl in ihrer Einteilung, als in ihrer Befestigung, aber doch verschieden je nach ihrer Bedeutung. Dem Bürger muß es möglich sein, mit eigenen Mitteln oder doch mit im Verhältnisse zu den eigenen Mitteln nur geringem fremden Kapitale seinem Wohn- und Handwerksbedürfnisse entsprechend zu bauen. Bäcker, Schlächter usw. sind in den Mietkasernen fast nur Hypothekenverwalter, also mit einem großen Risiko und erheblicher Nebenarbeit belastet. Darum brauchen wir neben den größeren auch kleinere Miethäuser; ferner muß demjenigen, der sich ein Haus für sich und seine Familie allein zu erbauen vermag, auch die Gelegenheit dazu geboten werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Wohnstraßen von verschiedenen Breiten vorzusehen. Es liegt in der Natur der Sache, daß an die Feuersicherheit und Standfestigkeit der Gebäude ein, je nach der Zahl der Geschosse bzw. der Haushöhe, je nach der Zahl der in einem Hause wohnenden Menschen bzw. Familien, verschiedener Maßstab anzulegen ist. Für die freistehenden Landhäuser können erst recht die polizeilichen Anforderungen herabgesetzt werden. Es ist sehr zu beklagen, daß der Fachwerksbau fast ganz aus den städtischen Ansiedlungen verschwindet; richtig ausgeführt ist er auch heute noch lebensfähig; die durchgehends höheren Prämien der Feuerversicherungen sind für jederlei Art von Fachwerksbau schwer zu rechtfertigen.

Vorgärten sind vortrefflich dazu geeignet, Luft und Lichtraum zwischen den Bauf luchten in ausreichendem Maße zu schaffen, ohne doch die Straßen breiter machen zu müssen als eben gerade notwendig ist. Schmale Wohnstraßen, breite Verkehrstraßen sollte daher das Motto für jeden Bebauungsplan sein. Auch einfachere Zuwege werden oft für Arbeiterwohnungen genügen.

Über die Fabrikstraßen ist nicht viel mehr zu sagen — in ihnen fallen auch die Vorgärten fort. Nur auf Radfahrwege für die Arbeiter ist Bedacht zu nehmen, nicht zu schmal in belebten Straßen, womöglich als Betonbahnen. Radfahrwege können auch die Promenaden-, Panorama- und Parkstraßen nicht entbehren, zumal diese meist durch Chaussierung oder den verbesserten Makadam befestigt werden. Ferner kommen sie für Landstraßen in Frage, die zu benachbarten Dörfen, zu den Vororten führen, in denen die zur Stadt, zu den Fabriken fahrenden Arbeiter heimatsberechtigt sind. Langgestreckte Baublocks, auch für Speicherbauten an Güterbahnhöfen.

Eine besonders reizvolle Aufgabe bilden neben den am Rande von Höhenzügen entlang führende Panoramastraßen, die nur an der Bergseite der Bebauung Platz bieten, nach der Talseite hin aber offen bleiben, wie meist an den Bergstraßen überhaupt, ferner die Uferstraßen, bei deren Gestaltung es ganz davon abhängt, ob sie als Lastenstraßen dem Lade- oder Umschlagsverkehr, oder ob sie mit einseitigen Promenadenwegen und Baumreihen einem eleganten Fahr- und Fußverkehr zu dienen haben, ob sie mit Speichergebäuden und Schifferschänken oder mit Wohnhäusern und Landhäusern bebaut werden. Die in den nordamerikanischen Staaten übliche Verbindung aller städtischen Garten- und Parkanlagen unter sich durch Park- oder Promenadenstraßen ist nachahmenswert.

Und nun zum dritten Hauptsatze: Die grundsätzliche Unterscheidung zwischen Straßenflucht und Bauflucht hat m. W. der Begründer der Städtebauwissenschaft, Oberbaurat Professor Baumeister in Karlsruhe zuerst angeregt; sie ist dann im Entwurfe des Österr. Arch.- und Ing.-Vereins zur Wiener Bauordnung enthalten gewesen und sonst auch noch bei verschiedenen Gelegenheiten in Vorschlag gebracht worden, ohne daß sie bisher zur allgemeinen Anerkennung durchgedrungen wäre. Bei der Anlage von Vorgärten ist sie ohne weiteres vorhanden, warum sie aber auch darüber hinaus gefordert wird, will ich mit wenigen Worten zu begründen versuchen. Über die Bauflucht hinauszugehen läßt die Polizei nur für einzelne Bauteile, wie Sockel, Balkons, Erker, Gesimse und zwar in genau begrenzten Maßen zu. Erker und Balkons müssen überdies noch bestimmte Abstände von den Nachbargrenzen einhalten und dürfen erst in einer gewissen Höhe über dem Erdboden angelegt werden. Die gegen die Unbilden der Witterung so zweckmäßigen Klappläden und die im alten Niedersachsen, Thüringen und Süddeutschland noch durchgängig üblichen Vorfenster sind verboten. Was ist die Folge? Glatte, langweilige Unterbauten, eine schematisch wiederkehrende Gliederung und auch — gewissermaßen als Kontrast dazu — Überladung der Oberwände. Wie anders wirken dagegen schon die Gebäudefronten in Vorgärten, in denen Vorbauten, Terrassen und Freitreppen angelegt werden können. Sehen wir einmal nach Danzig, nach Elbing hin, wo sich durch die sogenannten Beischläge, Terrassen mit Verkaufständen und Sitzplätzen, zugleich Kellereingänge, so außerordentlich malerische Straßenbilder ergeben; hier verfügte der Hausbesitzer frei über einen Landstreifen vor seinem Hause bis zum schmalen Bürgersteige, der, obwohl sein Eigentum, doch seiner Benutzung zu Privatzwecken entzogen war. Der Widerstreit, in dem sich auch schon damals allenthalben Baupolizei und Bürgerschaft über das zulässige Vortreten von „Ausbauten, Ausbuchten" usw. über die Bauflucht hinaus befunden haben, scheint auf diese Weise glücklich gelöst worden zu sein.

Ich bin nun weit entfernt davon, etwa der Wiedereinführung überlebter Kultureinrichtungen das Wort reden zu wollen. In altväterischer Weise sitzen nur noch Landleute, allenfalls noch Vorstadtbewohner vor ihrer Haustür und feilgebotene Waren können heutzutage dem Auge des Käufers nicht nahe gerückt, seinem Fuße nicht bequem genug erreichbar gemacht werden, auch bringen unmittelbar vom Bürgersteige aus zugängliche Kellereingänge mancherlei Unzuträglichkeiten mit sich. Deshalb verschwinden diese alten Beischläge immer mehr, wobei eine gewisse Großstadtsucht, die gegenwärtig selbst die kleinsten Städte heimzusuchen pflegt, nicht unwesentlich mitspricht, obwohl es fraglich erscheint, ob die zurzeit beliebte weitgehende Auflösung der Frontwand durch Glasscheiben mehr als eine vorübergehende Mode ist. Jedenfalls sind aber die Beischläge in Verkehrstraßen nicht mehr zweckmäßig, doch auch in Wohnstraßen nicht ohne weiteres nachahmenswert. Sie müssen modernisiert werden, wie in Hamburg die Haus- und Kellertreppen, Sitzhallen, Lauben und Vorgärten und in Bremen die glasüberdachten Terrassen neben den Treppenaufgängen zu den Dreifensterhäusern zeigen.

Zu denken gibt uns aber die Methode, nach der eine so außerordentlich schöne Wirkung erzielt worden ist. So

wenig indessen die Vorfahren nur dieser Wirkung wegen, sondern aus ihrem praktischen Bedürfnisse heraus derartige Anlagen geschaffen haben, so sollen auch wir heute den lebendigen Gebrauchszweck zum Ausdruck bringen und dies können wir in den Wohnstraßen durch die jetzt im Erdgeschoß künstlich unterdrückten Erkerfenster, Türvorlagen, Windfänge, Vor- und Rücksprünge usw. Eine niedrige Schranke irgend welcher Art kann eine feste Begrenzung der Straßenflucht bilden; unbedingt notwendig würde eine solche, und zwar dann eine etwas höhere, nur da sein, wo ein Schutz gegen das Hineinsehen in die Fenster, gegen das Aufschlagen von Klappläden und Vorfenstern beabsichtigt wird.

In den Verkehrstraßen erscheinen derartige Abgrenzungen selbst für die Sitzplätze der Kaffeehäuser kaum erforderlich; zwischen den Hausvorsprüngen und erkerartig gestalteten Schaufenstern bilden sich von selbst die erwünschten Plätze zum Stehenbleiben, sodaß man vom Verkehrsstrome unberührt bleibt. Derartige ruhigere Flächen fehlen in den modernen Straßen gänzlich und da eine einspringende Bauflucht für Kaufläden heute, so viele Vorteile sie an sich auch bieten würde, nicht beliebt ist, könnten sie durch eine leichte Hohlkrümmung der Bauflucht, die in längere Erstreckung auch dem Spaziergänger zu Gute kommen würde, wohl geschaffen werden.

Damit kommen wir zur Form der Fluchtlinie. „Hie krumm, hie gerade“ lautete eine Zeitlang der Streitruf. Beides ist natürlich richtig, je nach den Umständen — die krumme Linie ist nur stärker in diesem Kampfe betont worden, weil unsere Stadtplanverfasser sich geradezu vor einer Krümmung zu fürchten schienen. Eine solche ist aber vollauf berechtigt, weil natürlich, zur Richtungsänderung einer Straße, zur Verrundung eines flachen, also flau wirkenden Knickes, zur sanften Überwindung einer Steigung, zur Verfolgung vorhandener Wege und zur vorteilhaften Ausgleichung eines Höhenunterschiedes zwischen Straße und Bürgersteig, ferner zur möglichst senkrechten Anschneidung schief einfallender Grundstücksgrenzen, zur beiderseitigen Heranführung der Fluchtlinien an ein weiter zurückstehendes künstlerisch oder geschichtlich wertvolles Haus, das erhalten werden soll, wie zur Ausbuchtung der Straße, um für einen hervorragenden Neubau einen breiteren Vorplatz zu gewinnen, zur Aufrollung einer schönen Häuserreihe überhaupt, endlich zur Abwechslung von Licht und Schatten und zur Abwehrung von Zugwind und Sonnenbrand, jedoch immer nur in konkaver Form — konvexe Krümmungen bilden häßliche Buckel; der konkaven Flucht ist daher eine gerade (siehe z. B. die Jägerstraße in Berlin) oder auch gebrochene Flucht, in deren Knickpunkt Querstraßen einmünden, gegenüberzustellen. Diese Abweichung von der Parallelität der Straßenwandungen würde eine weitere Abwechselung dadurch schaffen, daß die Bebauungshöhe mit der Verbreiterung der Straße hin zunehmen könnte. In diesem Falle könnten auch die so bevorzugten Anlieger mit höheren Straßenbaukosten belastet werden, während sonst die Parallelität der Straßenfluchtlinien die Gleichmäßigkeit der Beiträge verbürgt. Eine Schwierigkeit gibt es dabei aber, wie bei dem Wechsel der Straßenbreiten überhaupt, zu überwinden, nämlich die, daß höhere Bauten in der Reihe mit niedrigeren ständen und dadurch kahle Brandgiebel sichtbar werden. Hier müßte eine Herumführung der Gesimse, eine Gliederung der Wand, die Auskragung von Giebelerkern und Türmchen im freien Luftraume über dem tieferliegenden Nachbarhause statthaft sein, was ohne Schädigung dessen Eigentümers möglich erscheint, wenn eben dieser nicht höher bauen kann, als ihm die Straßenbreite vorschreibt.

Eine andere Abweichung von der Parallelität der Baufluchtlinien ist die eines allmählichen Auseinanderlaufens, etwa bis zu einer Querstraße hin, deren gegenüberliegende Ecke wieder in die ursprüngliche Flucht vorgerückt wird und damit einen hervorragender Bauplatz bietet. Wenig glücklich ist die in vielen Bauordnungen enthaltene Bestimmung, daß die Hauser in oder parallel zur Bauflucht errichtet werden müssen. Warum diese Aufreihung nach der Schnur?! Die Festlegung alter unregelmäßiger Fluchtlinien betreffend, gibt die staffelförmige Wandung der Königstraße in Nürnberg ein schönes Beispiel.

Die Straßenvermittlungen erfordern eine besonders sorgfältige Überlegung, namentlich die Überkreuzungen der Verkehrstraßen, die stets platzartig erweitert werden sollten. Solch kleine Verkehrplätze ergeben sich bei zweckmäßiger Ausbildung der Ecken schiefer Überkreuzungen unter Versetzung der Straßenzüge ganz von selbst und damit auch den Fingerzeig für die Ausbildung rechtwinkeliger Überkreuzungen. Ein Schutzmann als Nothelfer ist fast immer ein Beweis für eine verfehlte Anlage. Für die Art der Platzgestaltung ist die Bedeutung der einzelnen zusammenschneidenden Straßen für den Verkehr maßgebend, wobei auch auf eine günstige Gestaltung der Bauplätze leicht Rücksicht genommen werden kann bezw. umgekehrt diese die Handhabe für die eigenartige Gestaltung der Platzform bildet. Viele reizvolle Plätzchen sind auf diese Weise in älteren Städten entstanden, besonders wenn noch verschiedene Gefällverhältnisse hinzukommen; sie bilden vortreffliche Bauplätze für hervorragende, namentlich öffentliche Gebäude.

Die Bemerkungen über die Eckverbrechungen der Straßengabelung gelten nur für gleichwertige Straßen (in Bezug auf ihre Benutzung und ihr Gefälle) an den Einmündungsstellen; an Serpentinen müssen die Spitzen natürlich auslaufen; der Fußverkehr wird dann durch Treppenwege abgekürzt, die verbleibende Spitze terrassenförmig ausgestaltet mit Futtermauer oder Unterbau für eine Säule oder Brunnen.

Wichtig sind ferner platzartige Ausbuchtungen für Droschkenstände. Auf ein früher viel verwandtes Mittel, Wohnstraßen gegen den Verkehr abzuschließen, nämlich durch überbaute Einfahrten wird heute fast durchweg verzichtet und doch verdient auch dieses in manchen Fällen noch Beachtung.

Die Straßenprofile und Straßenlänge betreffend habe ich den Leitsätzen nur wenig hinzuzufügen, zumal die einschlägigen Fragen zum teil schon nebenbei besprochen sind. Unter den Anforderungen des Verkehrs sind nicht nur die des Fuhrwerks, sondern auch des oft vernachlässigten Fußgängers und des Radfahrers zu verstehen. Radfahrerwege werden ebenfalls am besten in die Mitte der Verkehrstraße innerhalb der Stadt, neben den Mittelpromenaden, Baumreihen, Straßenbahnen usw. angelegt, auf den Landstraßen und außerhalb der Stadt ebenso, wie in allen Wohnstraßen an der Bordkante des Bürgersteiges. Für den Fußgänger sind breite Bürgersteige, unter Umständen nur an einer, der vom Verkehre bevorzugten Straßenseite

vorteilhafter, als Mittelpromenaden, die mehr dekorativ wirken oder für Festlichkeiten bereit zu stellen sind. In großen Städten erscheinen Schutzhallen gegen Regen, besonders auf Plätzen, Wartehallen an belebten Haltestellen der Straßenbahnen unentbehrlich, als Ersatz für die früher beliebten, aus dem Süden hergeholten und dort dem Schutze gegen Sonnenbrand dienenden Laubengänge, die vielfach auch als Wandelhallen für Käufer und Müßiggänger benutzt wurden. Die modernen Anforderungen an die Ausstattung und gute Beleuchtung der Kaufläden haben dieses Motiv aus dem neueren Städtebau fast verschwinden lassen und selbst die dafür entstandenen glasüberdeckten Durchgänge, sogen. „Passagen" sind aus demselben Grunde fast schon veraltet. Doch sind an neueren Geschäftshäusern auch schon die Ansätze zu einer Neugestaltung der Lauben zu erkennen als gut beleuchteten Vorplätzen zur Betrachtung der Schaufenster.

Im Längenprofil der Straßen sollten Buckel ebenso vermieden werden, wie in Fluchtlinien und auf Platzflächen. Unvermeidliche Buckel müssen verdeckt werden durch eine Baumgruppe, einen Brunnen, ein Denkmal oder ein Bauwerk irgend welcher Art, wenn man nicht, was vorzuziehen ist, die Straße an dieser Stelle endigen, umwenden oder durch die Einmündung einer Querstraße teilen kann.

Auch über die Platzanlagen ist nicht viel mehr zu sagen. Geschlossenheit der ganzen Anlage, Freistellung der Platzmitte, Ausfüllung der toten Winkel sind die Hauptbedingungen, die uns der Wiederentdecker des künstlerischen Städtebaus, Camillo Sitte, wieder eindringlich vor Augen geführt hat. Ursprünglich dienten darauf gestellte Brunnen lediglich praktischen Zwecken zur Wasserentnahme mittels Röhren oder als Fischbehälter, wie heute noch an einem Beispiele in Salzburg zu sehen. Die ausgesprochene Richtung einer Denkmalfigur nach vorne verlangt Deckung des Rückens, also eine Aufstellung nach dem Rande des Platzes, und zwar gegenüber der Verkehrstraße hin, sodaß die hinterliegende stille Straßenwand, u. U. auch noch mit einem besonderen architektonischen Hintergrunde den Maßstab für die Größe des Denkmals abgibt und vor diesem eine grössere Fläche für den Beschauer und etwaige Sitzbänke verbleibt und der Blick von der Verkehrstraße aus freibleibt. Mehr längliche Platzformen erscheinen zweckmäßig, um einem schmalen Denkmale in der Längsaxe, einem breiten Denkmal in der Queraxe die passende Umrahmung zu geben. Für freistehende Bauwerke gilt dasselbe; die Verbauung des Platzes derart, daß von ihm nur ein gleichbreiter Ring um das Bauwerk verbleibt, hebt den Charakter des Platzes auf. Monumentaler Plattenbelag für einen Denkmalplatz, Abgrenzung der Platzfläche gegen die Straßen durch Steinpfosten mit Kettengehängen und vierkantigen Stangen, keine eiserne Fabrikgitter.

Zum Schlusse, grau ist alle Theorie! Wohl lassen sich allgemeine Grundsätze aufstellen, doch müssen wir es der Praxis überlassen, sie im einzelnen auszugestalten und zu verbessern. Auf alle Fälle bilden sie immer nur die Voraussetzung zur künstlerischen Tat, zu deren Vollbringung stets eine Persönlichkeit gehört, die mit voller Beherrschung der Grundsätze aus eigenem Geiste schafft. In diesem Zeichen wird auch der moderne Städtebau seinen charakteristischen Ausdruck finden.

STIFTUNG FÜR INTERNATIONALISMUS.

Von K. P. C. de BAZEL, Bussum (Holland).

> Wir haben die Sklaverei aufgehoben, — die Abhängigkeit eines Menschen vom anderen —. Der nächste große Schritt vorwärts, welchen die Welt machen kann, ist den Krieg abschaffen, — das Töten von Menschen durch Menschen.
> Andrew Carnegie.

Wenn solche Begriffe mehr Gemeingut werden und zu ihrer Verwirklichung Bedürfnisse hervorbringen, die bei der Baukunst um Verkörperung und Ausbildung bitten, wäre es dann zu phantastisch, auch an andere Forderungen und Aussichten zu denken, welche, in derselben Richtung getan, gleichfalls durch Mitwirkung der Baukunst ihre praktische Befriedigung finden werden, und diese zusammen zu fassen in eine Form mit einem Ziel?

Die Idee, aus welcher der Gedanke entsprang: der Gründung eines Gebäudes für das internationale Schiedsgericht müssen in der nächsten Zukunft notwendig andere Gründungen gleichartiger Tendenz folgen, darf auch in Architektenkreisen als genügend bekannt vorausgesetzt werden.

Wohl aber kann der Erläuterung der auf Tafel 23/24 wiedergegebenen Skizze eine Betrachtung angeknüpft werden, die darlegt, daß solch eine Idee, und folgerichtig der Plan zur Gründung eines internationalen Weltzentrums, nicht lediglich ein Traumbild ist, sondern vielmehr geboren wurde aus dem Drange der jetzt schon bestehenden Wirklichkeit.

Daß mit dem zwanzigsten Jahrhundert die Weltentwicklung große Fortschritte in der Richtung des Internationalismus machen wird, und daß die Völker mehr und mehr einsehen, daß ihre materiellen Interessen am fruchtbarsten gefördert werden durch gegenseitige Berührung und Beratung, daß ein fortwährender Gedankenstrom in dieser Richtung ausgeht und daß die Einrichtung eines internationalen Schiedgerichts und die Gründung eines Gebäudes für den dauernden Sitz dieses Hofes, als die erste reife Frucht dieses Gedankenstroms in politischer Hinsicht betrachtet werden darf, kann zweifellos von vornherein festgestellt werden.

Der Geist der Völkerverbrüderung schickt sich, so zu sagen, in dem zwanzigsten Jahrhundert an, sich einen festen Wohnsitz auf dieser Erde zu bereiten. Als eine seiner deutlichsten Äußerungen darf wohl die Entstehung verschiedener internationaler Kongresse am Ende des vorigen Jahrhunderts genannt werden. Diese kann man die Vorläufer und Wegbereiter nennen von demjenigen, wozu sie, weiter entwickelt, in socialer und ökonomischer Hinsicht im zwanzigsten Jahrhundert sich ausbilden werden.

Dr. P. H. Eykman sagt davon in The Review of Reviews August 1905:

„Diese Kongresse aber haben nur einen vorübergehenden Charakter und besitzen nicht den Vorteil, welchen eine bleibende Gründung gibt, wie diejenige des inter-

nationalen Schiedsgerichtshofes, der organisierend arbeitend in einem festen Zentrum, seine Wirkung über die ganze Welt dauernd entfalten kann".

„Eben darin liegt die Ursache, warum diese Kongresse, wie kräftig sie auch unterstützt und gefördert werden von den hervorragendsten Männern, so wenig Gutes für die Dauer zur Folge haben".

„Wünscht die Menschheit voll und ganz die Früchte von der Zusammenarbeit ihrer größten Männer zu pflücken, dann muß eine völlige Reorganisation dieser Kongresse stattfinden und müssen sie auch, wie jetzt der bleibende internationale Schiedsgerichthof, ein festes Zentrum bekommen, das über die ganze Welt bleibend und dauernd organisierend wirkt".

„Diese reorganisierten internationalen Kongresse können dann den Namen von internationalen Akademien erwerben, und rasch wird sich zeigen, wie oft die Eine die Hilfe der Anderen bedarf, da die verschiedenen Interessen der Menschheit keine gesonderten Gebiete bilden, sondern auf verschiedenen Punkten in einander fließen und untrennbar an einander verbunden sind".

„Um diese Zusammenwirkung zu ermöglichen, müssen diese organisierenden Zentren nahe bei einander liegen, um, wie Stead es so vorzüglich ausdrückt: an einem geeigneten Ort beisammen zu tragen die graue Hirnsubstanz des internationalen Organismus".

Indessen gestatten weder der Rahmen noch der Charakter dieses Aufsatzes, über all diese Angelegenheiten ausführlich zu sprechen. Dr. Eykman sagte noch in The Review of Reviews:

„Was es jetzt zu tun gibt, ist festzustellen, den Platz und die Gelegenheit zu eröffnen, wo solch ein intellektuelles Weltzentrum geschaffen werden kann."

Somit können wir die Sache vom baukünstlerischen Standpunkte betrachten, und in Erkennung der wichtigen Zeichen, die darauf hindeuten, daß die Zeit sich nähert, um auch unsererseits die Aufgaben einem ernsthaften Studium zu unterwerfen, dem geistlichen Aufbau dieses Körpers unsere Sorgen widmen; in Erwägung, daß es unlogisch wäre, vorauszusetzen, daß die schnell auftauchenden Bedürfnisse auch die Hände bereit finden werden, wenn diese nicht lange zuvor die richtigen Baumaterialien gesammelt haben, und wenn die Köpfe sich nicht geübt haben, zu steigen nach dem hohen Plan, der den zu verwirklichenden Ideen würdig ist.

Was zu der baukünstlerischen Seite dieser Idee gehört und darum an dieser Stelle nicht übergangen werden darf, ist, daß aus den verschiedenen Angaben vollkommen klar wird, daß Ort und Stelle, wo das Gebäude für den internationalen Schiedsgerichtshof errichtet werden soll, gewählt sein muß im Einklange mit den Anforderungen, welche die wachsende Entwicklung der Idee darstellen.

Schon jetzt ist es augenfällig klar, daß der zu diesem Zwecke bereits gewählte Ort durchaus nicht den Anforderungen genügt, die dieses Weltinstitut kraft seines bleibenden internationalen Charakters mit sich bringt, wie schon die Niederländischen Baufachblätter mit wachsendem Nachdruck betont und bewiesen haben. (Siehe Skizze von „Zorgvliet" auf Seite 38.)

Architectura dd. 15. Juli 1905 sagt hierüber:

„Wenn wir an die Möglichkeit gedenken, daß kurz noch, vielleicht schon vor der Vollendung des Friedenspalastes, der Bauplatz so wie er ist, ganz von Bauten umgeben sein wird, dann empfinden wir doch, daß man dem Ideale des Friedens nicht gerecht gewesen ist; daß die Platzwahl nicht im Einklang ist mit dem hohen Gedanken, der bei der Gründung des Friedenstempels hatte vorherrschen sollen, abgesehen noch von der Erwägung, ob nicht das Zustandekommen eines Weltzentrums in unserem Lande, nach welchen Plänen auch, als ein nicht zu überschätzendes Vorrecht angesehen werden muß."

Bouwwereld, 6. September 1905, schrieb u. a.:

„ . . . . . Auf dem Grundstück Zorgvliet, von ungünstiger Form und noch ungünstigerer Lage, zu gering, kleinlich, eingeengt, nicht die Möglichkeit darbietend, ein Gebäude darauf zu errichten, das die Aufmerksamkeit auf sich zieht, darauf läßt sich kein Entwurf machen, der ein ehrfurchtgebietendes und eindruckvolles Prinzip verkörpert . . . . Wenn dann auch in künftigen Zeiten, mit einem Friedenspalaste auf Zorgvliet vor den Augen, der Kritiker den Architekten aus dem Anfange des XX. Jahrhunderts den Vorwurf machen wollte, daß sie dem einschneidendsten Ideale ihrer Zeit keinen monumentalen Ausdruck zu geben vermocht hätten, dann können sie diesen Vorwurf ganz abwehren."

Ein drittes Fachblatt, „De Opmerker", 30. September 1905, äußert sich folgendermaßen:

„Man würde bereits ziemlich allgemein mit der Wahl von Zorgvliet einverstanden sein, wenn ganz Zorgvliet genommen und da eine Anlage entworfen wäre, wovon der Friedenspalast das Zentrum gebildet hätte."

Im Plane der von Dr. Eykman entworfenen Stiftung für Internationalismus ist der Friedenspalast geplant auf dem Musschenberg (Sperlingberg). Er sagt davon in „Wetenschappelyke Bladen", August 1905:

„Oktober 1904 wurde von mir die Aufmerksamkeit des Vorsitzenden des Carnegie-Komitees[1]) auf ein Gelände gelenkt, das vorzüglich zum Friedenspalaste geeignet ist, nämlich der „Musschenberg".

„Dieser Berg steht nur ungefähr 15 Minuten gehend vom bewohnten Teil vom Haag entfernt, kurz hinter dem St. Huberthügel, zur Seite des Waaldorpschen Weges. Er ist die höchste Erhebung in der nächsten Umgebung der Stadt und bietet ringsum ein entzückendes Panorama über das Meer, Dünen, Wald und Stadt, und dadurch in jeder Hinsicht alle Erfordernisse für ein monumentales Gebäude, wonach die ganze Welt seinen Blick richten soll."

„Er ist gelegen auf dem Dominialboden des Staates, so daß die Niederländische Regierung selbst Eigentümerin ist und sie also dem Staatsschatze keine Gelder zu entnehmen braucht, um diesen Platz für den Friedenspalast zu bestimmen. An diesem Orte wird der Friedenspalast unmittelbar an der elektrischen Vollbahn liegen von Rotterdam nach Scheveningen, mit einem Bahnhof auf dem Punkt, wo der Palast hinkommt, so daß er unmittelbar an den großen Weltverkehr angeschlossen ist."

[1]) 1903 gab Andrew Carnegie der Niederländischen Regierung für den Bau des Friedenspalastes eine Summe von anderthalb Millionen Dollar (= 6,250 000 R.-M.), welche Summe sich in der Zwischenzeit durch Rentenbildung nicht unerheblich vergrößert haben muß. Die Regierung nahm das Anerbieten an und eine Kommission wurde beauftragt, der Regierung über die Wahl des Ortes zu berichten.

„Mit der Altstadt in all ihren Vierteln kommt dieser Punkt in bequeme Verbindung mittels der projektierten elektrischen Straßenbahnen, wodurch die Entfernung von ungefähr 15 Minuten Gehens nicht mehr ins Gewicht fällt gegen die großen und wichtigen Vorteile, welche diese Lage für diesen Zweck darbietet.“

„Für die Gründung ist eine sehr große Bodenoberfläche in Aussicht genommen, genügend für die Bedürfnisse der Entwicklung des Internationalismus auf wenigstens einem Jahrhundert.“

„Falls für jede Sonderstiftung als Teil dieser Gründung nicht mehr Bodenfläche erforderlich ist, als für den Friedenspalast, dann würde ein verhältnismäßig kleine Fläche genügen. Dies ist aber nicht der Fall, denn es besteht die Absicht, neben und außer den verschiedenen theoretischen Akademien auch praktische Institute zu stiften, die nach ihrer Eigenart kleinere oder größere Fläche beanspruchen.“

„Darum ist die erforderliche Bodenfläche auf 1500 Hektare geschätzt.“

„Natürlich ist es nicht lediglich die Absicht, eine aus lauter internationalen Gebäuden bestehende Stadt zu gründen, sondern die zwischenliegenden Parzellen sind an Baulustige zu verkaufen.“

„Die moderne Auffassung, daß eine Gemeindeverwaltung selbst die Geschäfte der Gemeindeausdehnung in die Hände nimmt und die Grundstücke zu ihrem eigenen Vorteile verkauft, dabei die nötigen Bedingungen und Vorschriften für hygienische und ästhetische Anlage gibt, ist noch nicht in der Haager Stadtverwaltung durchgedrungen. Amsterdam dagegen sicherte sich den Besitz von ungefähr 500 Hektaren für seine Ausdehnung, welcher von der Gemeinde selbst verwaltet wird, ungefähr 70 Millionen Mark kostet und aus welcher Amsterdam große finanzielle Vorteile zu erwerben hofft, ganz abgesehen von dem allerwichtigsten Vorteil, daß das Wachstum der Stadt nicht durch private Ausbeutung in falsche Bahnen gelenkt wird. Auch der Haag hat Mangel an solch einem wohldurchdachten Bauplan, denn an der bis jetzt befolgten Methode kleben alle Fehler, welche aus Privatbauspekulation hervorgehen können, und wodurch verursacht würde, daß kein angemessener Ort für den Friedenspalast zu finden war.“

„Solch einen Bauplan zu machen, beabsichtigten wir zum Vorteile der Stiftung für Internationalismus.“

„Für diesen Plan wünschen wir die Verfügung über ungefähr dreimal soviel Boden, als genannter Ausdehnungsplan für Amsterdam umfaßt, aber viel billiger zu bekommen ist. Denn einen großen Teil des nötigen Geländes müssen die Gemeinde Haag und der Staat hergeben, und die Aussicht besteht, daß sie aus Sympathie für den Internationalismus diese Flächen für diesen Zweck gegen mäßige Entschädigung zur Verfügung stellen wollen. Das weiter abgelegene Gelände, das sich im Privatbesitze befindet, ist auch zu mäßigem Preise käuflich, so daß für den Ankauf des Geländes, die Anlage der Hauptwege und Plätze nur ein Betrag von 40 Millionen Mark nötig ist.

„Durch Verkauf der Grundstücke im Lauf der Zeiten entsteht ein Kapital, woraus die Stiftung des Internationalismus fortwährend für die Instandhaltung und die Neugründung ihrer verschiedenen Institute schöpfen kann.“

„Es ist auch nicht ausgeschlossen, daß auf die Dauer die verschiedenen Nationen zu diesem Kapital beitragen werden, aber in der ersten Zeit darf darauf nicht gerechnet werden.“

„Es entspricht am meisten der Würde des Ideales, daß die für die Stiftung nötige Summe von einem großen Wohltäter der Menschheit leihweise abgegeben würde, dem die Gelder später zurückgezahlt werden können aus dem Verkauf der Grundstücke.“

„Diese Anleihe wird geschlossen von einer konstituierten Vereinigung, genannt „Kuratorium“, welche die Stiftung für den Internationalismus verwaltet.“

„Dies Kuratorium ist eine juristische Person und besteht aus 22 hervorragenden Männern aus verschiedenen Ländern, ernannt teilweise von der Niederländischen Regierung, und teilweise von demjenigen, der die Gelder zur Verfügung stellt. Dies Kuratorium kauft die Flächen, welche für den Plan nötig sind und besorgt die richtige Verwaltung.“

„Für Geländeankauf, Anlage der Wege, Plätze und Viadukte usw. zum Zweck der Errichtung der ersten



internationalen Sonderstiftungen, muß das Kuratorium verfügen über die Summe von 86 Millionen Mark im ganzen.“

In den Tatsachen findet sich mit der größten Deutlichkeit die Andeutung, daß der sehr kräftig emporblühenden internationalistischen Bewegung der Drang nach einem Friedens- oder Weltzentrum zu Tage tritt. Ebensosehr liegt in der Wahl von Haag als der Stätte des Friedenspalastes durch die verschiedenen Nationen der Welt der Hinweis eingeschlossen, daß diese Stadt auch für das Weltzentrum bestimmt ist.

Haag, der Sitz der Regierung, ist in einem Stadium der Entwicklung, die eine neue Ausdehnung erwünscht und nötig erscheinen läßt. Das allmähliche Verwachsen mit den umliegenden kleinen Gemeinden, namentlich in der Richtung der Meeresküste mit dem Badeort Scheveningen, macht die Befolgung und Ausführung eines mehr systematischen Planes und Leitung von vornherein wünschenswert und notwendig; vor allen Dingen auch, weil man sonst sicherlich Gefahr läuft, daß die jetzt noch vorhandene prachtvolle Natur unnötigerweise verkümmert, indem nichts, was im redlichen Sinne den Weg nach schöner Entwicklung eröffnen könnte, dafür an die Stelle tritt.

Die Ausdehnung, die mit dem Weltzentrum bezweckt wird, umfaßt die Gelegenheit bei sehr leicht ausführbarer Unterhandlung und Einvernehmen zwischen Staat und Gemeinde, zugleich einen Gemeindeausdehnungsplan zu verwirklichen, welcher in dieser Beziehung wichtige Vorteile darbietet und welcher, namentlich durch die Annahme des Friedenspalastes auf dem dafür bezeichneten Platz, aus baukünstlerischem Gesichtspunkte die sehr wichtige Möglichkeit eröffnet, auf zweckmäßige und schöne Weise zur Verwirklichung von allem zu gelangen, was die Entwicklung des aufblühenden Ideales des XX. Jahrhunderts mit sich bringt, da im Lauf der Zeiten auf diese Weise alle diesem Zwecke dienlichen Stiftungen auf natürliche Weise sich der bestehenden Gemeinde anpassen können.

Tafel 23/24 zeigt, wie diese Zusammenfügung und Entwickelungsmöglichkeit gedacht ist.

Für den Kern dieses Planes, der sich gruppiert um einen Platz oder Park von ± 140000 qm Oberfläche, der internationalen Verbrüderung der Menschheit gewidmet, ist gewählt das System von in der Hauptsache konzentrischer und radialer Verteilung, da dieses System sich am besten der Bodenbeschaffenheit anpaßt, sich am meisten zur Verschiedenheit von Gruppierung der verschiedenen Nebenzentren eignet, ohne der allgemeinen Übereinstimmung Gewalt zu tun, und in seine Linien die Möglichkeit für eine sehr reiche Komposition darbietet, mit namentlich bei dieser offenen Bebauung sehr allmählicher und fast vollkommener Anschließung an die umgebende Landschaft, ohne darum, selbst in den weitesten Verzweigungen, den typisierenden Charakter zu verlieren.

Und zum Schluß, aber nicht letzter Stelle, ist dies System gewählt der Sinnigkeit der Form wegen und um zu zeigen, wie die Ideen, im Herzen der Welt gezeugt, davon ausstrahlen.

Die Haupteinteilung ist gegründet auf das durch Kampf errungene Friedenszeichen, das ungleicharmige Kreuz, das die Welt besiegt. Der Hauptarm führt nach dem Platz mit der internationalen Akademie für Pädagogie, Hygiene und Ökonomie. Der linke und rechte Arm nach jenem für Anthropologie und schöne Künste. Der Unterarm oder der Fuß des Kreuzes trägt den Friedenspalast.

Hinter diesen Plätzen, wo die Grenze der mehr gebundenen systematischen Anlage ist, verbreiten sich große, mehr frei angelegte Parks, indem die dazwischen liegenden Blocks, nach Nord, Süd, Ost und West gewendet, für weitere Bebauung bestimmt gedacht sind. Der Park hinter der oben genannten Akademie umfaßt das pädagogische Institut und das hygienische, indem das Versuchsfeld für Ökonomie die ganze Stadtentwicklung mit Arbeitergartenwohnungviertel ist.

Die ganze Anlage ist in offener Bauweise gedacht, wodurch zugleich eine der Beschwerden gegen gerade Wege in Städten in Wegfall kommt. Die Hauptverbindung mit der bestehenden Stadt wird gebildet von einer breiten Allee mit einer Straßenbrücke zur Verbindung der beiden Kanalufer; wo diese Allee sich dem Platze für den Friedenspalast anschließt, ist gleichfalls eine Straßenbrücke mit Station der elektrischen Eisenbahn. Um vom Kanal ab diese Hauptader durchzuziehen bis ins Herz der alten Stadt, dafür ist Gelegenheit genug durch das Wegräumen des allgemeinen Friedhofes, das Breitermachen der Friedhofallee und einzelne wenig wichtige Durchbrüche.

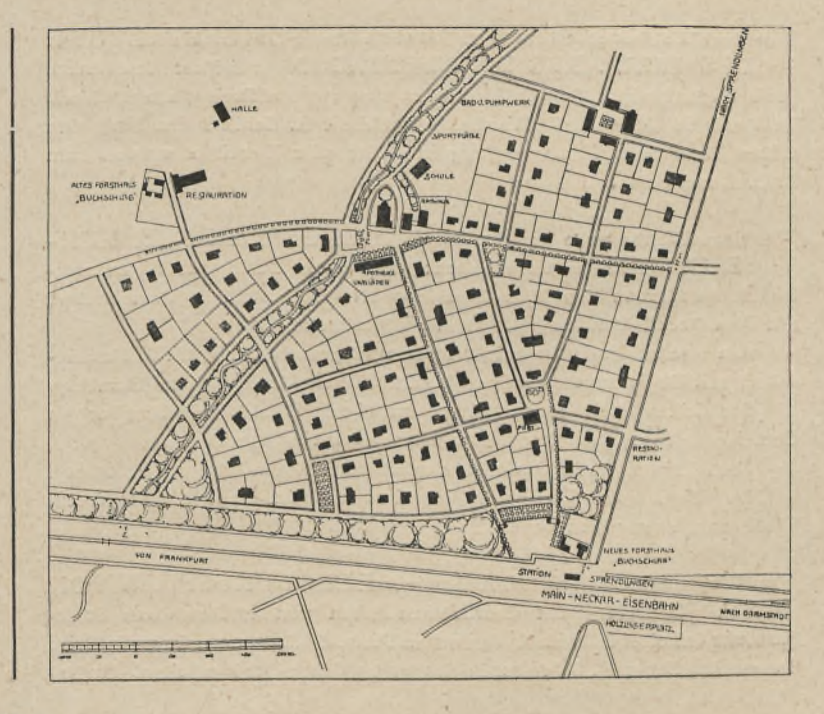
Das fernere Zusammenwachsen besorgt die nach und nach zustande kommende Wegeanlage des Bauplatzes der Gemeinde.

Es darf als selbstredend vorausgesetzt werden, daß der hier angegebene Plan noch vieler Verbesserungen fähig ist, und daß in dem nur sehr allmählichen Zustandekommen, das in jeder Hinsicht gleichen Schritt mit den Bedürfnissen der Entwicklung der Idee halten muß, weitere Veranlassung finden wird, um nach Umständen viel abzuändern.

VILLENKOLONIE BUCHSCHLAG.

Von F. PÜTZER, Darmstadt. Hierzu Tafeln 19—22.

Bekanntlich dehnen sich im Süden von Frankfurt meilenweite Waldungen aus. An den Frankfurter Stadtwald, der südlich des Mains die Stadt in 15 Kilometer weitem Bogen umschließt, reihen sich die Kiefernbestände der vormals Isenburg-Birsteinischen Waldungen, die vor wenigen Jahren durch den hessischen Staat erworben wurden. Dann folgt Eichen- und Buchenhochwald, und wo der Hochwald lichter wird, bei dem Waldbestande Buchschlag — 15 Minuten Bahnfahrt von Frankfurt entfernt — ist die neue Villenkolonie im Entstehen begriffen und zwar mit Hilfe einer Genossenschaft, der von der hessischen Domänenverwaltung ein Gelände von 30 Hektar zu billigstem Preis auf eine Reihe von Jahren für Bauzwecke zur Verfügung gestellt worden ist. Während der ersten drei Baujahre beträgt der Preis nur eine Mark für den Quadratmeter. Man hat mit voller Absicht den Geländepreis so niedrig bemessen, denn es sollen keine Mietkasernen entstehen, vielmehr dürfen hier nur Einzelhäuser gebaut werden mit Nutz- und Ziergärten. Auch ist der spekulativen Weiterverwertung eine gewisse Schranke dadurch gesetzt, daß der künftige Erwerber nur unter ganz besonderen Voraussetzungen ein Zweifamilien-



haus, niemals aber eine Mietkaserne erbauen darf. Ferner ist Vorsorge getroffen, daß kein Haus entstehen kann, dessen Plan nicht in allen Einzelheiten durch hervorragende Architekten hinsichtlich seiner Zweckmäßigkeit und architektonischen Schönheit geprüft und gutgeheißen ist.

Die Mindestbauwerte der Häuser sind billig bemessen. Das Einfamilienhaus muß ohne Grund und Boden mindestes 12 000 Mark, das Zweifamilienhaus mindestens 20 000 Mark nachweislichen Bauwert haben. Obwohl nun diese Summen recht bescheiden sind, soll die bauliche Schönheit keineswegs außer acht gelassen werden. Dieser Versuch ist für die hessische Domänenverwaltung kein Erstlingsversuch. In Darmstadt ist bereits früher ein ähnlicher Versuch zu gutem Ende durchgeführt worden, und zwar besteht seit einigen Jahren in der Nähe des Friedhofs das sogenannte Professorenviertel. Auch die Pläne zu diesen Villen sind baukünstlerisch geprüft worden, und es hat sich gezeigt, daß dieser Umstand genügte, um schöne Villen entstehen zu lassen. Der höhere Bodenwert nötigte hier allerdings, die Villen näher aneinander zu legen. Das wird in Buchschlag nicht nötig sein, die Bauplätze sind alle 1000 und 2500 Quadratmeter groß, und der Preis von einer Mark für den Quadratmeter ist auch für bescheidenere Mittel erschwinglich.

Wie der Lageplan auf Tafel 19 erkennen läßt, sind die Baufluchtlinien von den Straßenfluchtlinien gänzlich verschieden, und zwar meist Kurven verschiedener Form.



In dem Wettbewerbe betreffend Entwürfe für den MONUMENTALEN ABSCHLUSS DES MAXIMILIANPLATZES IN MÜNCHEN hat das Preisgericht von der Verleihung des ersten und des zweiten Preises Abstand genommen und statt ihrer zwei Preise von je 2000 M. sowie zwei von je 1500 M., außerdem noch drei Preise von je 1000 M. verliehen. Einen Preis von 2000 M. erhielten der Entwurf des Bildhauer Professor Herm. Hahn und Architekten Karl Sattler, sowie der Entwurf der Architekten Germ. Bestelmayer und Bildhauer G. Albertshofer. Je ein Preis von 1500 M, wurde zuerkannt den Entwürfen des Architekten Fritz Behn und der Architekten O. E. Bieber und G. G. Klemm. Je einen Preis von 1000 M. errangen Architekt G. Zeitler, Bildhauer Knut Akerberg sowie die Architekten Hessemer & Schmidt in Gemeinschaft mit Bildhauer Fr. Christ.

In dem Wettbewerbe betreffend Entwürfe für die UMGESTALTUNG DES KURPARKS IN WIESBADEN erhielten: den ersten Preis Gartendirektor Trip in Hannover, den zweiten Preis Gartenarchitekt Reinhard in Düsseldorf (Mitarbeiter Architekt A. Schiffer daselbst), den dritten Preis Garteninspektor Jung in Cöln; vier Entwürfe wurden zum Ankauf empfohlen.

In dem Wettbewerbe um den BEBAUUNGSPLAN FÜR HELSINGBORG haben erhalten: den ersten Preis das Kommunaltechnische Bureau des Zivil-Ingenieurs Nils Gellerstedt in Gemeinschaft mit dem Architekten Axel Bergman zu Stockholm,

den zweiten Preis Ingenieur Robert Weyrauch zu Berlin in Gemeinschaft mit Regierungsbaumeister Martin Mayer (Architekt) zu Hamburg,

den dritten Preis der Stadtingenieur Sigfrid Ewald in Helsingborg in Gemeinschaft mit dem Architekten Torben Grut zu Stockholm.

Zum Ankauf wurde empfohlen der Entwurf „Allom Härd och Skörshet“.

Das Zusammenwirken von Ingenieur und Architekt hat in diesem Wettbewerbe zu einem vollen Erfolge geführt.

Im Wettbewerbe um Entwürfe für einen BEBAUUNGSPLAN VON ST. JOHANN bei Saarbrücken haben von 47 Bewerbern Stadtgeometer Scheibel in Iserlohn den ersten Preis, Stadtgeometer Strinz in Bonn den zweiten Preis, H. Schreiber in Breslauden dritten Preis erhalten. Außerdem wurden die Entwürfe von Aug. Blößner in München und Herm. Schilling in Herrenalb zum Ankauf empfohlen.

Bekanntlich ist der ursprünglich engere Wettbewerb später zu einem allgemeinen erweitert worden. Infolgedessen hat sich auch, angezogen durch die Namen einiger im künstlerischen Städtebau bewährter Preisrichter, eine Anzahl von Architekten, darunter mehrere, die bereits auf diesem Gebiete Erfolge errungen haben, an dem Wettbewerbe beteiligt. Es wäre wohl erwünscht zu erfahren, warum diese sämtlich bis auf einen, dessen Entwurf zum Ankauf empfohlen wurde, leer ausgegangen sind.

Bei der im Jahre 1909 stattfindenden Jubelfeier der 300 jährigen Zugehörigkeit des ehemaligen Herzogtums Cleve zur Krone Preußens, soll in CLEVE EIN HOHENZOLLERNBRUNNEN errichtet und enthüllt werden. Zur Erlangung eines geeigneten Entwurfs werden vom Kgl. Landrat als dem Vorsitzenden eines Arbeitsausschusses reichsangehörige Künstler, die in den Provinzen Rheinland und Westfalen wohnen oder im ehemaligen Herzogtum Cleve geboren sind, aufgefordert, sich an einem Wettbewerb zu beteiligen; Preisausschreiben und Lageplan sind beim Königlichen Landesratsamte zu Cleve zu beziehen.

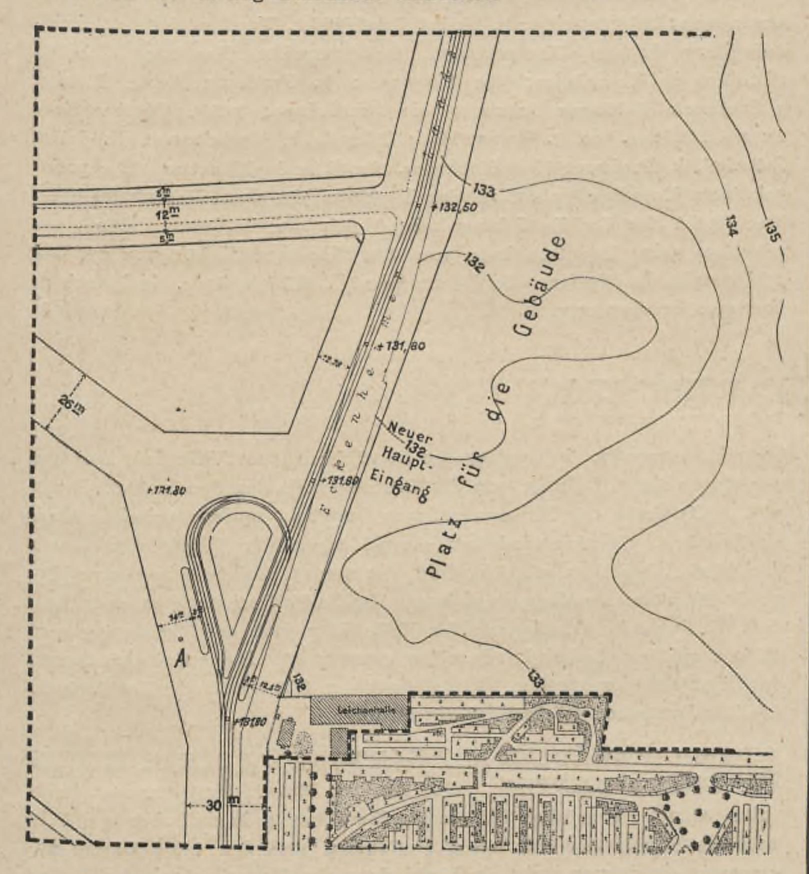
Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die REGELUNG EINES TEILES DER STADT PRAG, und zwar des oberen Teiles von Wyschehrad und der angrenzenden Teile von Podol und Nüsle erläßt der Stadtrat von Prag zum 31. März d. J. unter Aussetzung dreier Preise von 2400, 1800 und 1200 K. Unterlagen gegen 20 K. durch das Stadtbauamt in Prag.

Wettbewerb der Stadt FRANKFURT A. MAIN unter in Deutschland geborenen oder ansässigen Architekten und zwar in erster Linie um einen Entwurf der für die ERWEITERUNG DES FRANKFURTER FRIEDHOFES bestimmten Baulichkeiten einschließlich der gärtnerischen Anlagen des Friedhofes, soweit deren Ausbildung von den baulichen Anlagen abhängig ist, sowie auch der Ausbildung des öffentlichen Platzes vor dem neuen Friedhofseingange.

Die Baulichkeiten sollen an der Westseite des für die Erweiterung des Friedhofes in Aussicht genommenen Geländes mit einem neuen

Haupteingange errichtet werden und zwar derart, daß vor der Einfahrt an der Eckenheimer Landstraße ein geräumiger Platz zur Aufstellung von Wagen verbleibt. Die Platzgestaltung an der Eckenheimer Landstraße ist daher in den Entwurf einzubeziehen; hierbei sind die in dem Lageplan eingezeichneten Straßenbahngleise zu berücksichtigen.

Mit dem vorhandenen Friedhofe ist der neue Teil, abgesehen von einigen Fußwegen, nur durch einen fahrbaren Weg nächst der Westgrenze des Friedhofes verbunden. Es wird Wert darauf gelegt, diesen Weg für den Verkehr zwischen den beiden Friedhofsteilen bezw. zwischen dem alten Portal und den neuen Gebäuden möglichst nutzbar zu machen und es ist daher zulässig, die vorhandene Leichenhalle, soweit erforderlich, zu beseitigen bezw. für andere Zwecke umzubauen. Die Friedhofserweiterung wird sich zunächst bis zu der aus dem Plane ersichtlichen Grenze der Gemarkung Eckenheim erstrecken.



Die Einfriedigungen sind in einfacher Weise auszuführen, doch so, daß sie den öffentlichen Platz vor dem Friedhofe in wirkungsvoller Weise begrenzen. Zu dem Ende ist es zulässig, die Gebäude ganz oder teilweise in die Einfriedigung einzubeziehen.

Die Wahl des Baustiles wird zwar freigegeben; doch ist zu berücksichtigen, daß der Friedhof als städtischer Friedhof zur Beerdigung von Verstorbenen aller Bekenntnisse dient, und die neuen Anlagen in künstlerischer Beziehung sich nicht in störendes Mißverhältnis zu der bestehenden Portalanlage setzen dürfen.

An Plänen werden gefordert:

Ein Lageplan im Maßstabe 1 : 1000, Grundrisse bezw. Schnitte und Fassaden der gesamten Gebäude- und Platzanlage im Maßstabe 1 : 200, eine perspektivische Ansicht der Anlage, annähernd vom Punkte A des Lageplanes aus.

Die Gesamtkosten der Friedhofsgebäude einschließlich der Einfriedigungen, der Herstellung des Wirtschaftshofes und etwaiger mit den Gebäuden in Verbindung stehender Terrassen, Treppen und dergleichen dürfen den Betrag von 600 000 M. nicht überschreiten.

Das Preisgericht: Oberbürgermeister Dr. Adickes, Stadtrat Dr. Flesch, Stadtbaurat Kölle, Architekt Direktor Ritter, Stadtbaurat Schaumann, sämtlich in Frankfurt a. M., Professor Friedrich von Thiersch in München, Geheimer Hofrat und Baurat Professor Dr. Wallot in Dresden.

Preise: Ein erster Preis im Betrage von 4000 M., ein zweiter im Betrage von 3000 M., ein dritter im Betrage von 2000 M.

Es bleibt dem Preisgericht überlassen, erforderlichen Falles die Preise anders einzuteilen, doch soll die Gesamtsumme von 9000 M. auf höchstens 3 Preise verteilt werden. Falls besondere Gründe vorliegen, ist das Preisgericht berechtigt, weitere Entwürfe, jedoch höchstens zwei, zum Betrage von je 1000 M. anzukaufen.

Das Urteil des Preisgerichts soll in einem Protokoll niedergelegt werden, von dem den Bewerbern Kenntnis gegeben wird.

Die Entwürfe sind bis zum 1. Juni 1906 an das Hochbauamt der Stadt Frankfurt a. M., Rathaus, Zimmer 231, einzureichen.

Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Frankfurt a. M. über, die sich das freie Verfügungsrecht vorbehält, wohingegen den Verfassern der ausgezeichneten und angekauften Entwürfe das Recht der Vervielfältigung und Veröffentlichung zustehen soll. Alle übrigen Entwürfe werden den Einsendern postfrei zurückgesandt, nachdem sämtliche Entwürfe 2 Wochen lang öffentlich ausgestellt sein werden.

Über die Ausführung der Bauten behält sich der Magistrat alles weitere vor; doch ist in Aussicht genommen, dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfes die weitere Bearbeitung des Entwurfes und u. U. auch die Bauleitung zu übertragen.

Die Kreishauptstadt LANDSHUT A. D. ISAR, Sitz der Kgl. Regierung von Niederbayern, deren Stadtgebiet eine Fläche von 1200 ha mit 24 216 Einwohnern (1. Dezember 1905) umfaßt, erstrebt infolge Schenkung ihres Mitbürgers, des Fabrikbesitzers Josef Häuser, die GEWINNUNG EINES STADTERWEITERUNGSPLANES 1:5000 und hat hierfür mit Schlußtermin 1. Juli 1906 zu einem engeren Wettbewerbe die nachgenannten Herren eingeladen:

Wilhelm Bertsch, städtischer Bauamtmann, München, Otto Lasne, Architekt, München, Friedrich Pützer, Architekt, Professor, Darmstadt, Josef Stübben, Dr. Ing. Geh. Baurat, Berlin.

Als Honorar werden jedem der genannten Herren 2000.— M. zuerkannt, dem Verfasser des besten Planes außerdem eine besondere Vergütung von 1000 M.

Das Preisgericht besteht aus den Herren: R. Baumeister, Oberbaurat u. Professor der großherzogl. techn. Hochschule, Karlsruhe. Karl Hocheder, Professor der techn. Hochschule, München. Karl Hofmann, Geh. Oberbaurat, Darmstadt. Karl Weber, städt. Oberbaurat, Nürnberg. Otto Marschall, k. Hofrat u. rechtsk. Bgstr., Vors. d. Kommission, Landshut. Georg Böcking, k. Reg.- u. Kreisbaurat, Vors. d. niederbayrischen Architekten- und Ingenieur-Vereins, Landshut. Josef Häuser, Fabrikbesitzer, Geschenkgeber, Landshut.

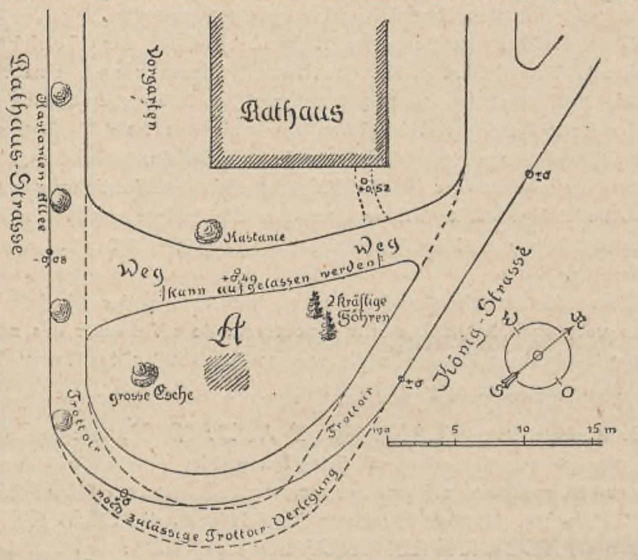
Die sämtlichen Pläne gehen in das freie Eigentum der Stadtgemeinde Landshut über. Der Stadtmagistrat erlangt damit auch das Recht der Veröffentlichung.

Die Bedingungen sind mit Ausnahme der letztgenannten, die den Bewerbern auch die Verfügung über ihr geistiges Eigentum entzieht, außergewöhnlich günstige. Besonders ist die Veranstaltung eines engeren Wettbewerbes zu begrüßen, der sich mit Rücksicht auf die notwendigen örtlichen Studien für die Erlangung von Bebauungsplänen im allgemeinen besser eignet, als ein öffentlicher. Das hochherzige Vorgehen des Stifters aber sei zur Nachahmung empfohlen; mit einem solchen Geschenke vermag er sich in der Tat ein dauerndes Denkmal im Herzen seiner Mitbürger zu setzen.

Wettbewerb für ein KRIEGERDENKMAL MIT ZIERBRUNNEN IN ROSENHEIM. Als Aufstellungsplatz hierfür ist die im hier wiedergegebenen Lageplane mit A bezeichnete kleine Anlage an der südlichen Stirnseite des Rathauses (Einmündung der Königsstraße in die Rathausstraße) ausersehen. Das Denkmal soll einen bayerischen Krieger vom Feldzuge 1870/71 darstellen. Es sind jedoch andere Vorschläge der Wettbewerber keineswegs ausgeschlossen.

Zur Erlangung von Entwürfen für dieses Denkmal wird unter den Mitgliedern des Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Für die Ausführung des Denkmals stehen 12 000 Mark zur Verfügung, ausschließlich Fundierung, Wasserzuleitung, Entwässerung, sowie gärtnerischer Ausgestaltung des Denkmalplatzes. Das Steinmaterial soll tunlichst aus den benachbarten einheimischen Brüchen entnommen werden.

Die Entwürfe müssen bis Montag, den 5. Februar, unter der Adresse: „Bayerischer Verein für Volkskunst und Volkskunde“ im Studiengebäude des Bayerischen Nationalmuseums eingereicht oder doch einer bayerischen Poststation postfrei übergeben sein. Für Modelle sind die nötigen Untergestelle mitzuliefern. Die eingesandten Entwürfe werden nach dem Zusammentritt des Preisgerichts acht Tage ebendaselbst zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt.



Verlangt werden: ein Modell des Denkmals im Maßstab 1 : 10, nebst einem Modell des Hauptbildwerks im Maßstab 1 : 5, oder Zeichnungen im Maßstab 1 : 10, und zwar Grundriß, geometrische Ansicht und Schaubild, wobei im Lageplan der Standpunkt des Beschauers anzugeben ist, ferner ein Lageplan, ein Erläuterungsbericht mit Angabe der zur Verwendung in Aussicht genommenen Materialien und ein Kosten-Ausweis.

Für die drei besten Arbeiten sind ein

I. Preis mit 300 Mark, ein
II. „ „ 200 „ und ein
III. „ „ 100 „

vorgesehen. Auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichts kann die verfügbare Summe von 600 Mark auch in anderer Weise zur Verteilung gelangen.

Das Preisrichteramt haben übernommen die Vertreter der Stadt Rosenheim: Bürgermeister k. Hofrat Josef Wüst, Vorstand des Gemeindekollegiums Johann Finsterwalder, Stadtbaumeister Ferdinand Schlögl, sämtliche in Rosenheim; die Bildhauer: k. Professor Anton Pruska, k. Professor Balthasar Schmidt; die Architekten; städt. Oberingenieur August Blößner, städt. Baurat Hans Grässel, k. Direktionsrat Dr. Julius Gröschel, k. Professor Karl Hocheder, sämtliche in München. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Rosenheim über. Das Recht der Veröffentlichung haben auch die Verfasser. Das Ausschreiben nebst Lageplan kann von den Vereinsmitgliedern von der Geschäftsstelle des Vereins, Schillerstraße 28/0, Rückgebäude, in München, kostenlos bezogen werden.

BÜCHER UND ZEITSCHRIFTEN.

DIE DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VOLKSBÄDER versendet wieder ein Heft ihrer Veröffentlichungen. Es enthält Aufsätze vom Stadtbaumeister Luthardt über die städtischen Volksbäder in Chemnitz, von Hans Becker (Wien) über Badeanstalten beim Eisenbahnbetriebe, eine Schilderung des neuen Stadtbades zu Markirch im Elsaß, ferner Beiträge vom Direktor Dr. Czaplewski (Cöln) über technische Bäderfragen und von Professor Dr. O. Lassar „Die Bäder als hygienische Aufgabe“. Bemerkenswert sind die abgedruckten Gutachten, welche von der Gesellschaft an Gemeinden und einzelne Fragesteller über alle praktischen Angelegenheiten des öffentlichen Badewesens, von Autoritäten auf diesem Gebiete verfaßt, unentgeltlich abgegeben werden. — In der „Chronik“ liegen Nachrichten über neue oder zu gründende Badeanstalten aus nicht weniger als 143 deutschen Städten vor. Gewiß ein Anzeichen, daß die augenblicklich unter führender Mitwirkung der Reichsregierung in Bearbeitung begriffene Statistik über die Zahl der öffentlichen Bäder in Deutschland voraussichtlich eine erfreuliche Zunahme gegenüber der Zählung vom Jahre 1900 ergeben wird. Auch bedeutende Stiftungen und Schenkungen sind zu verzeichnen. So gedenkt Kommerzienrat Cattien in Forst i. L. auf seine Kosten ein Volksbrausebad mit 14 Brause- und 10 Wannenbädern zu errichten. Zu dem in Freiberg i. Schl. im Bau begriffenen städtischen Bade hat die Aktiengesellschaft für Schlesische Leinen-Industrie den Bauplatz und Fräulein von Kramsta auf Murau die Summe von 10 000 Mark hergegeben. Zu Friedberg i. H. hat ein dortiger Bürger 50 000 Mark für ein Bad zur Verfügung gestellt. Die gleiche Summe gleichfalls von einem Ungenannten ist der Stadt Heidelberg zur Errichtung eines Volksbades geschenkt und Mannheim ist durch Legat des Kommerzienrats Herschel mit einer halben Million Mark zur Errichtung eines Hallenschwimmbades bedacht worden. Ebenso hat der verstorbene Sanitätsrat Dr. Goburek die Summe von 150 000 Mark für ein Volksbad in Tilsit hinterlassen. In Wetzlar wollen die Buderus'schen Kohlenwerke 30 000 Mark für das städtische Volksbad beisteuern. In Ulm opferte die Frau Kommerzienrat Ebener 25 000 Mark für das dort projektierte Volksbad. In Zeitz schenkte für ein Volksbad Kommerzienrat Naether 50 000 Mark und gab weitere 150 000 Mark als langfristiges Darlehn, das später Eigentum der Stadt wird. Zielenzig verdankt sein neues Familienbad dem Münchener Kommerzienrat Dr. Arendt, der damit seiner Vaterstadt ein Geschenk gemacht hat. So mehrt sich überall die Bewegung zu gemeinnütziger Förderung des öffentlichen Badewesens. — Eine weitere Handhabe hierfür soll das Plakat der Gesellschaft bilden, das, von der Künstlerhand des Malers Koberstein entworfen, in sprechender Deutlichkeit dem Volke die Badelust vor Augen führt. Es ist von der Geschäftsstelle der Gesellschaft, Berlin NW., Karlstraße 19, für den geringen Selbstkostenpreis von einer Mark zu beziehen. Dorthin sind auch Anmeldungen für Mitgliedschaft (von drei Mark jährlich aufwärts) und für die am 23. Mai 1906 in Worms tagende Hauptversammlung zu richten. Schließlich sei noch zu erwähnen, daß die Deutsche Gesellschaft für Volksbäder jetzt der Einführung von Bädern auf dem flachen Lande näher getreten ist. Es handelt sich darum, das „Dorfbad“ zu schaffen. Lautet doch der Wahlspruch der Gesellschaft: „Jedem Deutschen wöchentlich ein Bad“.

FAMILIENHÄUSER MIT GARTEN FÜR BEDIENSTETE UND ARBEITER. Die bauliche Entwicklung unserer Großstädte drängt den größten Teil unserer Bevölkerung in ein hohes und dicht bebautes Häusermeer mit wenig Hofräumen und fast ohne Gärten zusammen, das immer mehr die Verbindung des Menschen mit der Natur, dem Jungbrunnen der Gesundheit, verhindert. Zu zeigen, daß dies keine Naturnotwendigkeit ist, sondern daß auch mit einem Geldaufwand und unter Raumansprüchen, wie sie der Bedienstete und gelernte ständige Arbeiter stellen kann, die Beschaffung eines eigenen Heims mit Garten mit seinen großen hygienischen Vorzügen auch in Bayern und insbesondere in München noch möglich ist, ist Aufgabe eines Aufsatzes von Dr. K. Singer, der in No. 7 der „Zeitschrift für Wohnungswesen in Bayern“ veröffentlicht ist. Dieser Aufsatz, der im Wesentlichen auf einem kürzlich im Münchener Architekten- und Ingenieur-Verein gehaltenen, mit Beifall aufgenommenen Vortrag beruht, sei insbesondere auch der Aufmerksamkeit der privaten Grund- und Hausbesitzer empfohlen, die im sozialen und hygienischen Interesse zweckmäßige Einfamilienhäuser errichten möchten. Die mit zahlreichen Grundrissen und einem fertigen Plan versehene Nummer kann auch einzeln zum Preis von 40 Pfg. durch die Geschäftsstelle des Wohnungsvereins, München Rosental 14, bezogen werden.

BERICHTIGUNG. Die in No. 1 mitgeteilten Wettbewerbsentwürfe zur Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes in Essen a. Ruhr „Die Stätte, die ein guter Mensch betrat“ vom Architekt W. Venhofen und „Dem Höchsten zugewandt“ vom Architekten H. Emschermann haben zu unserem Bedauern insofern eine irrtümliche Bezeichnung erhalten, als ein erster Preis überhaupt nicht, sondern nur je die Hälfte des aus dem ersten und zweiten Preise zusammengeworfenen Betrages den beiden Verfassern zuerkannt worden ist.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

3. Jahrgang 1906 4. Heft



DIE STADTERWEITERUNG VON LINDAU IM BODENSEE.

Von Dr. FRIEDR. von THIERSCH, München.

Von einem Erweiterungsplan im gewöhnlichen Sinne des Wortes kann bei der Inselstadt Lindau kaum die Rede sein. Nicht umfangreiche neue Viertel sind es, die dem See abgewonnen und der Bebauung dienstbar gemacht werden sollen, es handelt sich vielmehr darum, vorhandene Blöcke auszubauen, begonnene Auffüllungen in ihrer Bebauung und in ihren Ufern zu regeln und neue Verkehrsanlagen anzuschmiegen.

Verfolgt man die geschichtliche Entwicklung des Städtebildes, so stellt sich bald die Erkenntnis ein, wie es sich durch den Einfluß der Bodenbeschaffenheit, der sozialen Umstände, der althergebrachten Baugewohnheiten und der nachbarlichen Einflüsse gestaltet hat. Das Städtebild erscheint uns als eine Art von Organismus, dessen Einzelglieder nicht ohne weiteres entfernt und durch neue ersetzt werden können. Vielmehr gilt es, Rücksicht auf das Bestehende walten zu lassen und das Neue pietätvoll einzugliedern. Allmählich erwacht auch in der Bürgerschaft unserer Städte die Wertschätzung und Berücksichtigung der alten Schönheit, der Sinn für die Schlichtheit und malerische Wirkung früherer Erzeugnisse. Noch deutlicher aber werden diese Vorzüge denjenigen stets von neuem ins Auge fallen, welche nur zeitweise mit dem Städtebild in Berührung kommen, und denen die Auffassung alter Zeit gegenüber den Auswüchsen der neueren Baukunst als wahre Erlösung erscheint.

Selbstredend wird es bei der Erörterung über die Befriedigung moderner Bedürfnisse zu lebhaften Meinungsverschiedenheiten kommen und hier wird die Vermittlung von Männern aus dem Baufache angestrebt, die auf der einen Seite ein herzliches Interesse für die Erhaltung alter Schönheit haben, zugleich aber auch Verständnis für die Forderungen der Neuzeit besitzen.

Vielfach sind im vorigen Jahrhundert in deutschen Städten alte Baudenkmale unnötigerweise zerstört worden und durch Hinzufügen von Neuerungen unheilbare Schäden für das Stadtbild entstanden. Auch Lindau ist von diesem Vorwurf nicht freizusprechen. Wo sich auf knappem Raume die Interessen der Privaten, der städtischen und staatlichen Behörden „stoßen“, und wo der Ausdehnung durch Hinzunahme der Nachbargemeinden so große Schwierigkeiten entgegenstehen, da muß dieser Kampf ein besonders harter sein.

Wer, von Norden kommend, die Eisenbahnstrecke München—Lindau benützt, erfreut sich an den schönen Landschaften des Allgäus. In zahlreichen Windungen durchzieht die Eisenbahn, sich ängstlich vor der Überschreitung der bayerischen Grenze hütend, das liebliche Mittelgebirge und senkt sich hinab zu den Ufern des schwäbischen Meeres. Wie auf den Fluten schwimmend erscheint die Inselstadt Lindau in einzigartiger Schönheit, im Hintergrunde die gewaltige Kette der Vorarlberger und Schweizer Alpen. Lindau hat nicht seinesgleichen und beansprucht unser Interesse durch seine landschaftliche Lage sowie durch die geschichtliche Entwicklung.

Zwei Land-Verbindungswege, die Landtorbrücke und der Eisenbahndamm, sind vorhanden. Wir bringen in

unseren Abbildungen unter a, Doppeltafel 25—26, eine im Jahre 1886 von Paul Pfann gezeichnete Vogelperspektive, die in ihren kleinen Vignetten auch die Umrisse der Stadt im Jahre 1825 und 1625 darstellt. Unschwer läßt sich erkennen, daß es ursprünglich drei Inseln waren, welche jetzt zu einer Inselgemeinde zusammengewachsen sind. Unterhalb der Pfannschen Darstellung befindet sich die von Emil Rüster nach dem Vorschlage dieses Erweiterungsentwurfes gezeichnete Gestaltung der Insel — siehe b derselben Tafel.

Die eigentliche Stadt, vom Landtore bis zum Bahnhofe sich erstreckend, weist die älteste Ansiedlung auf — vergl. Tafel 27—28. Südlich liegt die sogenannte Römerschanze, welche einst die Aureliakapelle trug. Nach Westen erstreckt sich, ehemals durch den „Inselgraben" getrennt, die sogenannte „Insel", ein Flachgelände, welches noch vor kurzem ausgedehnten Gartenanlagen diente.

Das älteste Zeichen menschlicher Kultur darf wohl in der sogenannten „Heidenmauer" am Landtor erblickt werden, einem uralten, aus Seefindlingen mächtigen Umfangs errichteten Befestigungsturme. Eine Inschrifttafel meldet, daß er ein Werk der Römer sei, die einst diese Gegend beherrschten. Es fehlt nicht an Altertumsforschern, welche die Heidenmauer wegen ihres ungewöhnlichen Gepräges noch vor die Römerzeit versetzen.

Die Peterskirche am Westende der Stadt wird als das älteste Denkmal der christlichen Zeit bezeichnet und soll aus dem achten Jahrhundert stammen. Man kann sich denken, daß in ihrer Nähe die erste Fischeransiedlung vorhanden war, wobei der „Inselgraben" zugleich als Zuflucht für die Boote gedient haben mag. Auf dem höchsten Punkte des flachen Inselrückens wurde im Anfange des neunten Jahrhunderts die Stiftskirche mit dem Kloster gegründet. Damals soll auch die leider verschwundene Aureliakapelle auf der Römerschanze erbaut worden sein.

Als die Stadt heranwuchs, errichtete sie eine eigene Kirche, und die Äbtissinnen des Stiftes, welche ein Nonnenkloster ins Leben riefen, gaben den Franziskanermönchen Baugrund zur Errichtung einer weiteren Kirche mit Kloster. Unzweifelhaft hat sich der erste Verkehrsweg auf der Höhe der „Insel" vom Stifte gegen Westen erstreckt. Wir können seinen Verlauf noch heute in der Hauptstraße Lindaus verfolgen, die vom Landtore zwischen Stiftskirche und Spital hindurchführt und den heute als Marktplatz verwendeten „Kirchplatz" erreicht. Sie setzt sich in der Cramergasse fort und dehnt sich, nachdem sie deren schroffen Winkel überwunden hat, als breitere Haupt- oder Maximilianstraße wiederum aus. Im Rathause hängt ein Bild, welches diesen Teil der Hauptstraße als „Marktplatz" bezeichnet. Man erkennt diese Verwendung auch aus dem dort gelagerten Stammholze.

Manche der alten Häuser aus dem fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert zeigen heute noch den gewölbten Laubengang im Erdgeschoß, in die Straße vorspringend. Weisen die „Lauben" auf einen entwickelten Handelsverkehr hin, so verleihen sie durch ihren teilweise erhaltenen Bestand ein besonders lebhaftes und eigenartiges Gepräge. Hier ist vornehmlich das Haus zur „Sünfzen" zu nennen, dessen Eigenname mit seiner ursprünglichen Bestimmung als „Junkertrinkstube" übereinstimmend „Süfze" gelautet haben mag. Bemerkenswert ist auch die Häusergruppe der „Brotlaube" gegenüber dem jetzigen Rathause.

Von beiden Seiten der Hauptstraße senken sich schmale Gassen hinab. Die dazwischen liegenden Häuserblöcke haben, den früheren Ländereibesitzungen folgend, ihre unregelmäßige und malerische Gestalt erhalten. Etwa gleichlaufend mit der Hauptverkehrsader werden diese Blöcke von zwei alten Straßen, der „Grube" und der Fischergasse begrenzt, welche sich offenbar unfern des ursprünglichen Inselgestades hinzogen. Die weiter außerhalb liegenden Häuserblöcke stehen schon jetzt teilweise auf künstlichen Auffüllungen und finden wiederum ihre Begrenzung durch die in den Zeiten des dreißigiährigen Krieges errichteten Befestigungen. Es war nicht nur ein Gürtel von Mauern und Türmen, sondern auch eine fortlaufende Palissadenreihe, welche, in angemessenen Abständen den Mauergürtel umziehend, die Inselstadt uneinnehmbar machte.

Schon im Jahre 1274 wurde Lindau freie Reichsstadt. Das alte würdige Rathaus, das, in späteren Zeiten mehrfach umgebaut, vor 20 Jahren eine Wiederherstellung erfahren hat, stammt aus dem Jahre 1422.

Auch bemerkenswerte Barockbauten besitzt Lindau. Der sogenannte „Cawazzen" auf dem Kirchplatz leitet seinen Namen von einem Junker Ricus de Cawazo her. Dieser errichtete 1553 auf besagtem Platze ein Patrizierhaus, das im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts ein Raub der Flammen wurde. Junker Michael von Seutter-Lötzen kaufte 1723 die Brandstätte und errichtete den schönen Haupt- und Nebenbau. Noch heute trägt das Haus den Schmuck seiner interessanten farbigen Fassadenbemalung. Auch das von Pfistersche Haus, am gleichen Platze gelegen, zeugt von dem Wohlstand alter Zeit. Es trug früher den Namen „zum Baumgarten". Man wird also mit der Annahme nicht fehl gehen, daß auch der Kirchplatz ursprünglich als „Baumgarten" bestanden hat. Heißt es doch in der Krollschen Chronik, daß die Häupter der Rebellen gegen den Rat „auf dem Baumgarten fielen und diese auch dort begraben liegen". Am Ostufer entstand an Stelle des Zeughauses, das der kaiserlichen Besatzung gedient hatte, im Jahre 1804 die ältere Infanteriekaserne.

Als die neue Zeit einzog, glaubte man auch in Lindau mit Mauern und Toren gründlich aufräumen zu müssen. So fiel im Jahre 1840 der malerische Turm des alten Landtores und machte einem Neubau im Maximilianstil Platz. Die lebhafteste Umwandlung aber erfuhr die Inselstadt durch die Erbauung des Eisenbahndammes und des Bahnhofes zwischen den Jahren 1846 und 1853. Der zweigleisige Eisenbahndamm wurde durch Einfüllung eines unendlichen Steinmaterials in den tiefen Seeschlamm hergestellt und vermittelt heute noch den Eisenbahnverkehr zwischen Land und Insel. Schon früher war der Inselgraben, der Stadt und Insel trennte, ausgefüllt worden, um dort das „Schrannenbähnle" zu errichten, und Hafen und Schranne mit einem Rollgleise zu verbinden.

Werden auch der Bahnhof und die Gebäude für das Zollwesen nicht als Verschönerung empfunden, so war doch die Errichtung des Hafens unter Maximilian II. im Jahre 1856 als eine solche und zwar wesentliche Verschönerung für Lindau anzusehen. Löwe und Leuchtturm bilden noch heute das stattliche Wassertor, das für die vom See Herkommenden den Eingang nach Bayern darstellt.

Bei dem weiteren Aufblühen der Stadt sehen wir neue Schulbauten entstehen. Der Reichsplatz wird mit einem

Zierbrunnen geschmückt, das Rathaus wieder instand gesetzt. Lindau brachte große Opfer, um das noch freie Gartenland der „Insel" für eine neue Infanteriekaserne dahinzugeben. Zum Glück gelang es, diesem Bauwerk eine malerische, dem „Insel-Charakter entsprechende Auflösung zu verleihen.

Um die Plankreuzung beim neuen Postgebäude zu vermeiden, wurde der fahrende Verkehr zwischen „Stadt" und „Insel" durch eine Überbrückung der Eisenbahn bei der Lindenschanze gesichert. Dort gibt uns der alte Baumbestand noch eine Andeutung über die frühere idyllische Verfassung der Befestigungswerke.

Es ist ein sehr beklagenswerter Umstand, daß Lindau nicht mehr, wie es früher der Fall war, mit den Nachbarorten des Festlandes zu einer Stadtgemeinde verbunden ist. Wäre dies Verhältnis geblieben, so würde man selbstverständlicherweise die neue Kaserne und das auf der nördlichen Seeauffüllung erbaute Elektrizitätswerk auf das Land hinaus verlegt haben, und die „Insel" mit ihrem herrlichen Rundblicke nach drei Himmelsrichtungen hätte zu einem anmutigen Villen- und Hotelviertel ausgestaltet werden können.

Als Lindau durch den Damm mit den Segnungen des Eisenbahnverkehrs beschenkt wurde, hatte wohl niemand davon eine Ahnung, wie verhängnisvoll dieses Bauwerk zugleich für den sogenannten „kleinen See" werden würde. Dieser zwischen der Stadt und dem Land liegende Seearm, ohnedies zur Versandung geneigt, wurde durch den Eisenbahndamm fast jeder frischeren Strömung beraubt und erfuhr durch die von beiden Seiten her erfolgenden Anschwemmungen eine so rasche Versumpfung, daß sein Zustand, zumal bei Niederwasser, als ein geradezu gesundheitsgefährlicher bezeichnet zu werden verdient. Wenn von der Regierung der Damm von diesem Vorwurfe freigesprochen werden will, so muß dennoch daran festgehalten werden, daß er die Hauptursache des vorhandenen Mißstandes ist.

Die Stadtgemeinde Lindau hat in ihrer kaum beneidenswerten Lage keine Anstrengung gescheut, um sich von sachkundiger Seite Vorschläge zur Beseitigung dieses Übels machen zu lassen. Der verstorbene Baudirektor Franzius von Bremen sowie auch Professor Kreuter in München haben beide vorgeschlagen, den kleinen See aufzufüllen und nur ein verhältnismäßig schmales, leicht frei zu haltendes Wasserband bestehen zu lassen. Die große Erdbewegung, die bei der Ausführung eines solchen Entwurfes notwendig würde und die damit verbundenen hohen Kosten haben wohl in erster Linie dazu geführt, diese Vorschläge zu den Akten zu legen. Auch ist es erfreulich, daß die Stadtgemeinde Lindau endgiltig schlüssig geworden ist, den Inselcharakter ihrer Stadt festzuhalten und den unübertrefflichen Reiz landschaftlicher Art für alle Zeiten zu wahren. Unzweifelhaft ist die Belassung des derzeitigen Zustandes weit gesundheitsgefährlicher, als geringfügige Uferauffüllungen mit Seeaushub, wie sie im verflossenen Jahre am Aeschacher Ufer zwar versucht, aber durch Verbot von oben her eingestellt worden sind. Zur Bekämpfung des Übels sind drei Maßnahmen erforderlich:

1. Eine durchgreifende Kanalisation beider Ufergelände des kleinen Sees mit weitreichender Abführung der Kanalwässer nach dem offenen See hinaus.

2. Ausbaggerung des kleinen Sees.

3. Durchbrechung des Eisenbahndamms in ausgiebiger Weise.

Inbetreff der ersten Frage liegt bereits ein ausführungsreifer Entwurf des Stadtbauamtes vor. Der Eisenbahndamm wird von nahezu allen technisch Beteiligten zwar als ein „noli me tangere" betrachtet. Aber gerade in ihm und seiner abschließenden Wirkung liegt das Hauptübel, das den kleinen See nicht gesunden läßt. An dieser Stelle muß angefaßt werden, wenn überhaupt von einer gründlichen Beseitigung der Mißstände die Rede sein soll. Bei den Fortschritten der Ingenieurwissenschaften und der neuesten Ausgestaltung der verschiedensten Techniken lassen sich die Mittel finden, im Eisenbahndamme so reichliche Durchbrüche anzulegen, daß die notwendige Beweglichkeit des Wassers eintritt.

Nach dem Umbau des Rangierbahnhofs wird der Eisenbahnverkehr nach der Stadt zeitweise abgestellt werden müssen. Dann werden vielleicht auch die Auswechslungsarbeiten am Damm vorgenommen werden können.

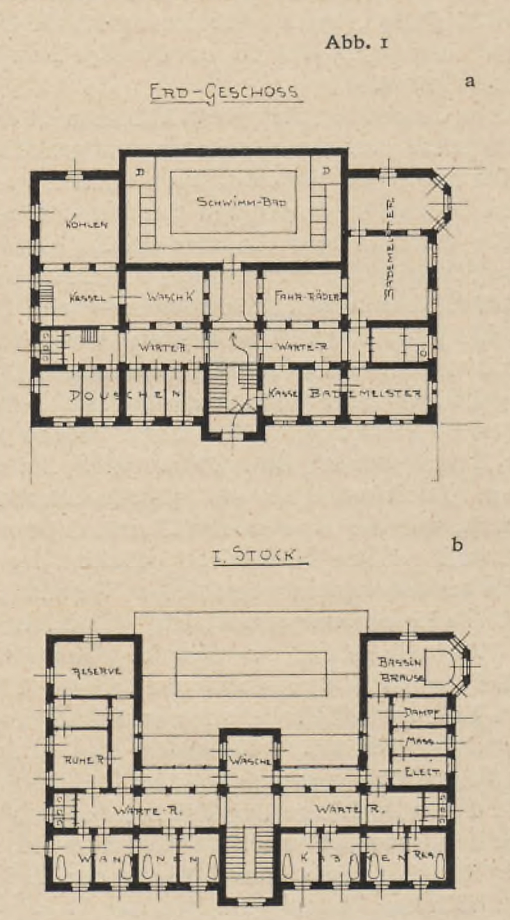
An Stelle der hölzernen Landtorbrücke hatte seit dem vierzehnten Jahrhundert eine steinerne Brücke bestanden; die 1664 erbaute erste Holzbrücke wurde ein Opfer des Seesturms im Jahre 1817. Die damals neuerbaute Holzbrücke ist in hohem Maße ständig reparaturbedürftig und und man geht mit dem Gedanken um, sie durch einen Eisenbetonbau zu ersetzen. Eine Bogenbrücke aus Haustein oder Beton würde unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen. Auch wäre eine so lebhafte Überschneidung des Horizonts, wie sie eine solche Konstruktion verlangt, nicht erwünscht. Diese Nachteile vermeidet der Eisenbetonbau. Er besitzt zugleich auch den Vorteil, in seiner ganzen äußeren Erscheinung dem jetzigen Holzbau in seinem schlichten Verlaufe stark zu ähneln. Vorschläge von Wayss & Freytag in München und von Luipold & Schneider in Stuttgart-Lindau, welche in entgegenkommender Weise freiwillig geliefert wurden, werden der Stadtgemeinde zugleich mit diesen Plänen vorgelegt. Der Stadterweiterungsplan behält die volle Länge der Brücke bei und widerrät dem Gedanken, sowohl an dem Landtor- als an dem Aeschacher Brückenkopfe zum Zwecke der Brückenverkürzung Auffüllungen anzulegen.

Durch eine Stiftung der Familie Gruber wurde auf der alten Landtor- oder Ludwigsbastion eine herrliche Anlage geschaffen, deren alter Baumbestand den Stolz Lindaus bildet. Die Stützmauern, mit ihrem Fuß im Wasser stehend, von den Baumriesen bekrönt, die ihre Äste vom Mauerrande hinabsenken, geben ein so unerreichbar schönes landschaftliches Bild, daß dessen Wert nicht hoch genug angeschlagen werden kann. Wo die Möglichkeit besteht, dieses Motiv zu erhalten, und dies ist ganz gewiß am Landtore der Fall, sollte man nicht unnötigermaßen durch eine davorgelegte niedere Auffüllung die Stadt eines Hauptreizes berauben. Eine Verkürzung der Landtorbrücke hat auch das technische Bedenken gegen sich, daß der kleine See, aufs neue eingeschnürt, der auf der einen Seite mit großen Kosten wieder errungenen Wasserströmung zum Teil abermals beraubt würde.

Die sogenannte nördliche Seeauffüllung ist in letzter Zeit der besondere Gegenstand des Interesses gewesen. Der Stadterweiterungsplan schlägt vor, das Elektrizitätswerk auf drei Seiten mit kleineren Bauten zu umgeben. In dieser Gruppe sollte das Volksbad, das Stadtbauamt mit der Stadtbaumeisterwohnung und der städtische Werkhof mit seinen Lagerräumen Aufnahme finden.

Die Frage, wohin das Volksbad (siehe Textbild 1, a und b) zu stellen sei, wird schon seit einiger Zeit in den Kreisen der Bürgerschaft und der städtischen Kollegien erörtert und hat eine lebhafte Bewegung hervorgerufen. Sie war auch die Veranlassung, den Unterzeichneten um seine Meinung zu fragen. Beim Studium dieser Angelegenheit trat die Notwendigkeit hervor, auch andere einschneidende Fragen mit zu untersuchen und die Kollegien waren damit einverstanden, daß die Beantwortung in Gestalt eines Stadterweiterungsplanes vorgelegt werde vergl. Tafel 29—30.

Abb. 1



Bei der im Schoße der Gemeinde Lindau gepflogenen Beratung über die Lage des Volksbades war schließlich die westliche Spitze der Anlagen an der Ludwigsbastion in Aussicht genommen worden. Dieser Gedanke muß aber als ein durchaus unglücklicher bezeichnet werden. Die schönen Anlagen am Landtore würden verkürzt, die Aussicht nach Westen eingeschränkt und ein Ruhepunkt im nördlichen Stadtbilde durch einen einzelstehenden und zusammengedrängten Bau in schmerzlicher Weise beeinträchtigt werden. Auch die für später in Aussicht genommene Anfügung des Schwimmbeckens bringt Nachteile.

Aus der Mitte der Bürgerschaft wurde auch darauf hingewiesen, daß das Volksbad vorteilhaft mit dem Neubau des Schützengartens verbunden werden könnte. Dem gegenüber trat das Bedenken auf, daß diese beiden Bauaufgaben nichts miteinander gemein haben und daß eine gemeinsame Lösung auch eine zeitliche Erschwerung bedeuten würde.

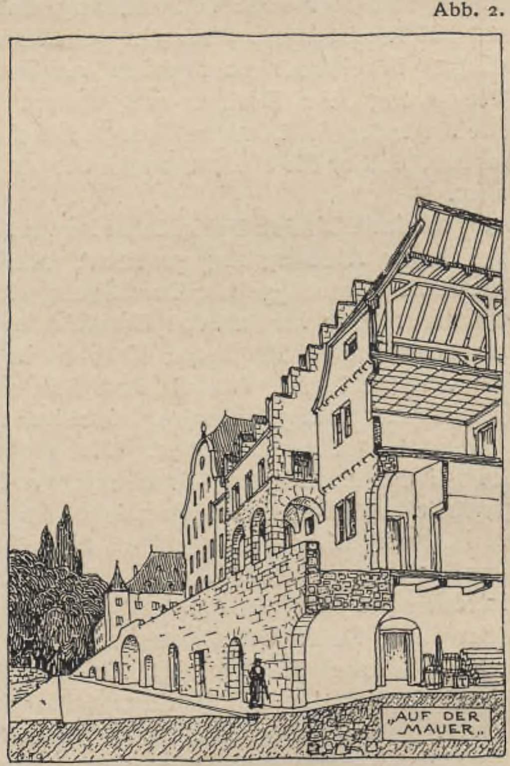
Der vorliegende Entwurf sieht deshalb von diesen beiden Plangedanken ab und schlägt vor, den bescheidenen Bau für sich, und zwar ohne Verquickung mit der Stadtbaumeisterwohnung mit der Baugruppe des Elektrizitätswerkes zu vereinigen. Die unausbleibliche Erweiterung durch das Schwimmbecken wird hier keiner Schwierigkeit begegnen.

Wo die nördliche Seeauffüllung vom Eisenbahndamme berührt wird, beginnt ihre Verwendung zu kleineren Gärten mit Gartenhäuschen. Es folgt ein zusammenhängender Komplex von Lagerschuppen für die Gewerbetreibenden Lindaus, die bei der dichten Bauweise der alten Stadt in ihren Anwesen den nötigen Lagerraum vermissen. Das Ufergelände sollte hier zu einem Hafen für Ruderboote ausgebildet werden. Jenseits der Gebäudegruppe des Elektrizitätswerks folgt der von Baumreihen begrenzte Festplatz. Es steht zu hoffen, daß die einschränkende Exerzierhalle, wenn einst die Vereinigung der Gemeinden Lindau-Aeschach erreicht ist, auf das Land verlegt wird, so daß der erwünschte Raum als Spielplatz der Jugend und Tennisplatz im Schatten der Ludwigsbastion verwendet werden kann.

Bei der Entstehung der nördlichen Seeauffüllung hat sich die hart an der alten Stadtmauer hinziehende Fahrstraße als nächste Verbindung zwischen Landtor und Lindenschanze ergeben und es besteht deshalb keinerlei Veranlassung, den zukünftigen Uferrand dieser Auffüllung als Fahrstraße auszubilden. Seine Ausgestaltung als Fußgängerweg mit Baumpflanzungen ist das Naheliegende.

Die innerhalb der alten Befestigungsmauer liegenden Stadthäuser sind größtenteils so dicht an diesen Mauerzug

Abb. 2.



herangerückt, daß ihr erstes Stockwerk von dem Fußweg aus betreten werden kann, der sich heute noch auf der alten Mauerkrone in der ansehnlichen Länge von der Ludwigsbastion bis zum Paradiesplatze hinzieht und eine natürliche Verbindung für die besagten Anwesen darstellt.

Zu den praktischen Vorzügen des Fußweges „Auf der Mauer“ gesellen sich aber auch die landschaftlichen Reize: Von dieser durch die alte Stadtbefestigung geschaffenen

Terrasse schweift der Blick über die tieferliegende nördliche Seeauffüllung und den Spiegel des „kleinen Sees" nach dem lieblichen Aeschacher Ufer hinüber. Es muß daher ein Hauptzweck dieses Entwurfes sein, der Stadt Lindau auch diesen Vorzug zu erhalten, und mit Freuden soll hier festgestellt werden, daß sich die überwiegende Mehrzahl der Maueranwohner mit der Erhaltung des Hochweges durchaus einverstanden erklärt hat — siehe Textbild 2. Der oben erwähnte enge Abschluß der Häuser und die mindere Bedeutung ihrer Erdgeschosse, die wegen ihrer dem Hochwasser ausgesetzten Lage doch nicht zum Wohnen verwendet werden können, kommt diesem Wunsche sehr entgegen. Wäre zwischen der Mauer und den Stadthäusern eine enge finstere Gasse, so würde sie wohl im Laufe der Zeit dem berechtigten Ansturm weichen müssen. Die Verhältnisse liegen hier aber anders. Die Mauer selbst soll und kann erhalten und dort mit Toröffnungen durchbrochen werden, wo es der Verkehr nach den Gassen und Plätzen der Stadt erheischt und wo die Angrenzer selbst einen Ausgang von ihrem Erdgeschosse nach der Seeauffüllung wünschen. Ja, es würde sogar das Bild der städtischen Nordfront malerisch gesteigert werden, wenn einzelne Häuser unter Wahrung der alten Mauer den alten Fußgängersteig mit einem Laubengang überbauen wollten.

Auf der Ostseite der Landtoranlagen befindet sich eine wegen ihrer schönen landschaftlichen Lage und ihrer herrlichen Aussicht nach der Bregenzer Seite mit Recht beliebte Gastwirtschaft, der „Schützengarten", der ehemalige Sitz der Lindauer Schützengesellschaft. Nachdem sich die Schützen im Gelände der Gemeinde Reuthin ein neues und passenderes Heim errichtet hatten, ist der Gedanke aufgetaucht, das in dem Besitze der Stadtgemeinde befindliche Grundstück des Schützengartens mit der dazugehörigen Terrasse neu und zeitgemäß auszugestalten. Diese der Zukunft vorbehaltene Aufgabe ist eine besonders reizvolle, da die örtliche Lage mit dem schönen Blick nach dem Bregenzer Ufer und dem Höhenzug des Pfänder zu den Vorzügen Lindaus zählt.

In engster Fühlung mit dieser Frage steht aber auch die Anlage der vom Freiherrn von Nostiz in verdienstvoller Weise angeregten neuen Uferstraße, die, dort beginnend, bis zum Hafen durchgeführt werden sollte, um diesen Teil von Lindau zu erschließen und den Ausbau der angrenzenden Viertel mit guten Wohnungen anzubahnen.

(Schluß folgt in Heft 5).

DER KAISER FRANZ JOSEF-KAI IN GRAZ.

Von MAX STARY und W. v. SEMETKOWSKI, Graz.

(Fortsetzung nebst Schluß aus Heft 3).

Nach wenigen Schritten an den Häusern vorbei überrascht uns auf einmal ein schmaler freier Raum, der einen Blick auf die Hänge des Berges und die Terrassen der Hausgärten ermöglicht. Die Wirksamkeit solcher Stellen empfinden wir erst auf dem Bilde, das den Kai nach der Durchführung des amtlichen Planes darstellt, wenn dieser ohne Abänderungen bleibt und künstlerische Bedenken unberücksichtigt läßt — Textbild 10. Wir haben immer das Gefühl dabei, als sei eine hohe Mauer um den Berg gelegt, um nicht zu sagen, der Berg sei als Ganzes in eine Schachtel gestellt und sehe nur mit seinen obersten Spitzen heraus. Unberücksichtigt darf auch nicht die reiche Dachbildung bleiben, die der Linie zu ihrem Rechte verhilft und die auch für den Wanderer am untersten Bergwege wohltätig ist, wie man sich heute schon an den beiden Neubauten vom Gegenteile überzeugen kann. Hier sei noch der schönen Schloßberggärten gedacht, die ein Kapitel für sich bilden. In der Bewohnerschaft können sie nicht gewürdigt werden, weil sie Privateigentum der einzelnen Hausbesitzer sind. Aber heimische Maler wissen sie zu schätzen und erzählen gerne, wie schön es auf jenen schmalen Terrassen mit den Weinpflanzungen ist, wenn im Frühjahre die Bäume blühen und man die noch schneebedeckten Berge des Oberlandes über unsere Waldhügel grüßen sieht!

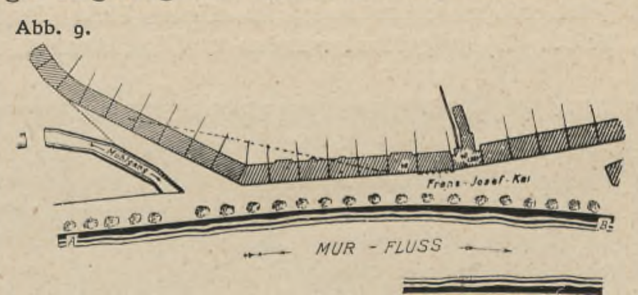
II.

Kritik der Neubauten und des amtlichen Verbauungsplanes. Lösung im Sinne des „Genius loci".

Es soll uns nun vor allem der vom Stadtbauamte festgestellte Bebauungsentwurf des Kai beschäftigen. Ein Vergleich der Begrenzungslinien der alten Gebäude und der amtlich bestimmten Fluchtlinie unterstützt die folgenden Ausführungen aufs beste — vergl. Textbild 11.

Für den doppelseitigen Teil der Sackstraße ist ein Normalabstand der Fronten mit 14 m festgesetzt. So sehr die Regelung der engen, unregelmäßigen Straße aus Verkehrsrücksichten wünschenswert ist, so sehr gefährdet sie auch die wertvollen Bauten, die in ihrer Einheitlichkeit und in ihrer Durchführung zum Besten zählen, was Graz aus früheren Tagen aufzuweisen hat. Die auf die Bergseite verlegte Regelungslinie durchschneidet nämlich die sehr

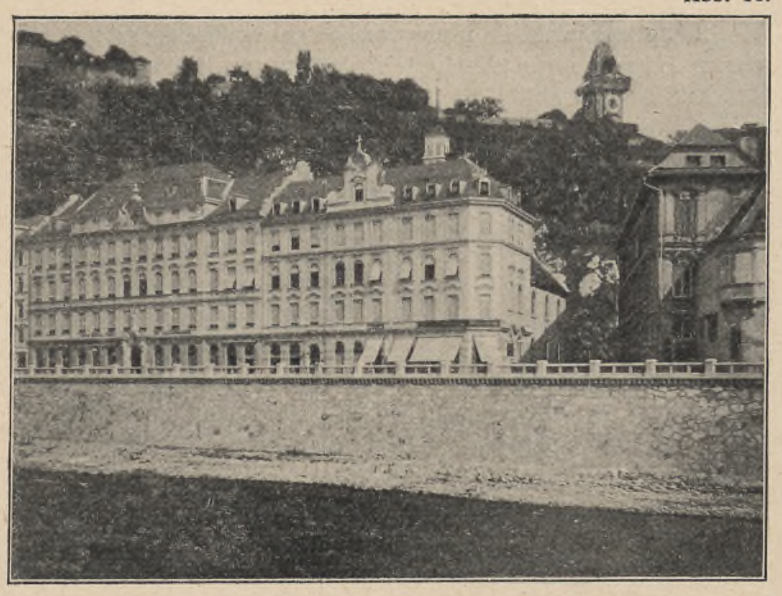
Abb. 9.



tiefen Bauten ungefähr im ersten Drittel ohne Rücksicht auf die schönen Stuckfassaden, auf die großen Barockstiegenhäuser, auf die weiten Innenräume und nicht zum wenigsten auch ohne Rücksicht auf die Höfe, die teilweise schon am Berghange gelegen sind.

Im freien Teile verläuft die geplante Baulinie in einem Durchschnittsabstande von 25 m von der Kaimauerkante, die erste Strecke ziemlich entsprechend der bisherigen Fluchtlinie, in einer starken Abweichung an der Stelle der ersten Bautengruppe, um die schwierigen Höhenverhältnisse auszugleichen. Was mit dem Grundteile geschehen soll, der vom Murflusse auf der einen, vom Mühlgang auf der zweiten und von der Wickenburggasse auf der dritten Seite begrenzt und gegenwärtig von einer Fabrikanlage einge-

Abb. 10.



Die Neubauten Kai No. 18—14 inkl.

nommen ist, darüber ist sich das Bauamt noch nicht völlig klar. Eine Lösungsmöglichkeit spricht der Plan aus.

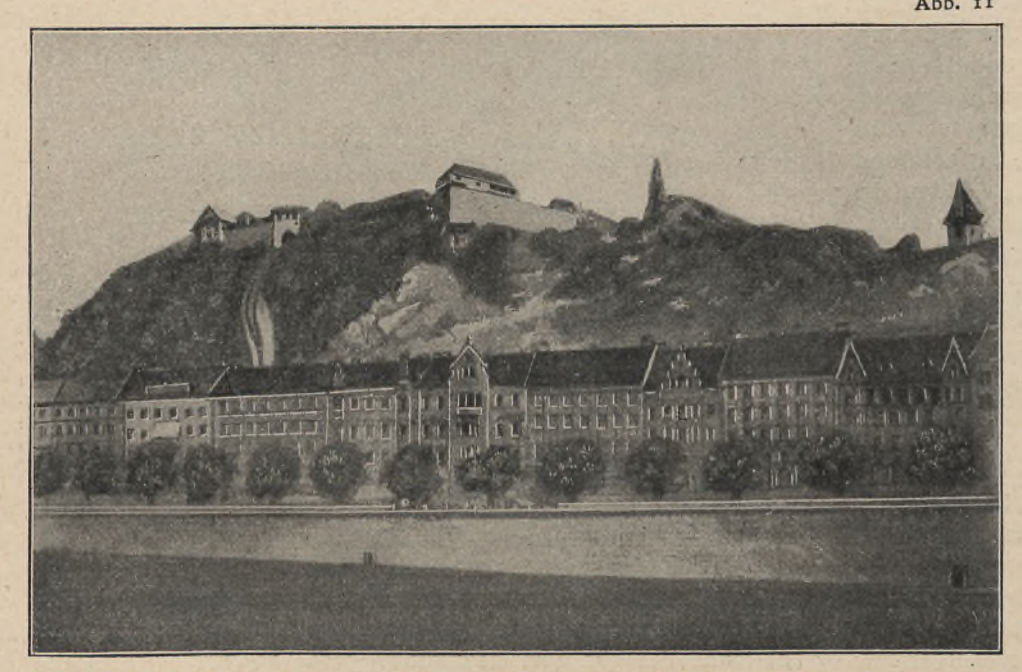
Folgende Punkte haben uns dazu bestimmt, gegen den amtlichen Entwurf Stellung zu nehmen und Änderungen zu verlangen:

1. das Bauamt gestattet an dieser hervorragenden Stelle die übliche Reihenverbauung; wie sehr das Stadtbild durch eine derartige Verbauung geschädigt wird, zeigt Textbild 11.
2. es empfiehlt die Gleichheit der Gesimshöhen;
3. es läßt dem Bauunternehmer inbezug auf die Gestaltung der Gebäude an der Straßen- und Bergseite volle Freiheit; wohin diese Freiheit führt, darüber gibt wiederum die früher genannte Abbildung vollen Aufschluß.

Die Feststellung einer ortsgemäßen Verbauung des Kai wäre im gegenwärtigen Zeitpunkte viel leichter möglich, da bis jetzt erst zwei Neubauten im offenen Teile (Textbild No. 3, Teil A—B) aufgeführt wurden und das Bauamt noch keine endgiltige Entscheidung getroffen hat. Daß man mit dieser Art der Verbauung wie sie Textbild 10 und 11 zeigen, in den maßgebenden Kreisen selbst nicht ganz zufrieden ist, sagt uns ein Satz in dem früher verwendeten amtlichen Berichte, der die Neubauten „ziemlich nüchtern“ findet.

Was wir an den Neubauten auszusetzen haben, ist vor allem der gänzliche Mangel eines architektonischen Grundzuges. Sie sind ein gutes Beispiel dafür, was wir in der letzten Zeit an privaten Bauten überhaupt erhalten haben. An Stelle des alten Klosters wurde ein neues gebaut; die alte Klosterkirche (ihre Seitenfront in Textbild 10) wurde belassen und schließt im Chore an den Neubau an. Im Raume der Sackstraße (Textbild No. 3) gewann man durch den Neubau eine Straßenverbreiterung von rund 60 cm, weil die Fluchtlinie auf die andere Seite verlegt ist! In der Sackstraße folgt auf einen Vorsprung des Klosterneubaues eine Gartenfläche, gegen die Straße zu durch ein Gitter abgeschlossen, im Hintergrunde die Rückseite des Kaihauses mit seinen vier Stockwerken. Den Abschluß bildet ein weiteres Gebäude, dessen Kai- und Sackstraßenteil sehr eng aneinander schließen (siehe Doppeltafel 17—18, Lageplan links unten). Die Wand des Hauses Sackstraße No. 23 ist gegen den Garten blendend weiß und ungegliedert gelassen, eine Stelle, die auf den Straßenbesucher höchst peinlich wirkt. Der Platz, den die alten Häuser einnehmen, ist von der Gemeinde für die Errichtung eines Volksbades in Aussicht genommen. Hätte sie nicht besser getan, anstatt das alte Kloster durch ein neues zu ersetzen, den ganzen Komplex — die Kirche natürlich ausgenommen — abzutragen und ein modernes Gebäude für die Schule der inneren Stadt, die ohnehin schon lange auf einen Neubau wartet, hinzustellen? Ein derartiger Bau, den rechten Händen übertragen, hätte der Stelle zur Zierde gereichen können, was man von den Neubauten nicht behaupten kann. Ihr blendender Außenanstrich, die verschiedene Färbung der Rollladen in den Fenstern — bei dem einen Hause ein giftiges Grün, ein unangenehmes Blau beim andern —, die verschiedene Färbung der Dächer — am Kloster dunkle, am anderen Neubau grellrote Falzziegel — sind Dinge, die bei der Abfassung des Entwurfes nicht unbeachtet bleiben durften. Ein Vergleich zwischen alt und neu an Ort und Stelle ersparte uns weitere Worte!

Abb. 11



Ansicht des Kai nach Durchführung des amtlichen Entwurfs.

Die beiden Bauten Kai No. 38 und 46 sind nicht viel besser ausgefallen; No. 38 verdient entschieden den Vorzug unter allen neuen Häusern am Kai. Er hat eine gute Gliederung und blendet nicht durch grelle Farben. 1897 vollendet, dient er teilweise der Schloßbergbahn als Betriebs- und Wartelokal. (Textbild 6). No. 46 tut dem Beschauer weh! Es fehlt dem Bau an jeglicher Gliederung durch Licht und Schatten, eine oberflächliche Vorlagenkopie ohne Rücksicht auf Fernwirkung. Sollen ähnliche Bauten wie No. 46 in größerer Zahl errichtet werden? Wir können nur wieder auf das frühere Textbild 11 verweisen; die farbige Wirkung ihres Originals ersetzt sie leider nicht. Dazu wird es wohl nicht kommen? Zu wünschen wäre es wahrlich, bräche das Amt an einer

so hervorragenden Stelle, wie sie nicht bald ein Ort bietet, mit der Regelmäßigkeit des Gesetzes und entschlösse es sich, einmal auch eine künstlerische Tat zu fördern und eine gute Anregung für ähnliche Fälle zu geben. Zwei Millionen Kronen hat man für die Kaianlage geopfert; so zögere man nicht, noch einige Tausend Kronen für ein Preisausschreiben auszusetzen, wie man es für eine ganz überflüssige Stelle vor einigen Jahren getan hatte.

Die Aufstellung eines zweckentsprechenden Programmes für einen solchen Ideenwettbewerb und Ratschläge für die Durchführung des Entwurfes zu geben, bemüht sich der folgende Teil.

Der Grundgedanke des Entwurfes ist der, der Hauptmasse des Berges, der an dieser Stelle zu seiner vollsten Wirkung kommt, kleinere Massen, von einander getrennt, gegenüber zu stellen und daraus folgend, eine möglichst große Wechselwirkung zwischen Natur und Menschenwerk zu erzielen. Wie wir bereits im ersten Teile gesehen haben, spielt diese Wechselwirkung eine Hauptrolle im gegenwärtigen Bestande. (Textbild 5). Es ist daher der Entwurf auch auf den Teil A—B (Textbild No. 3) des Gesamtkai beschränkt geblieben; der Grund hierfür liegt darin, daß das Besondere an der Aufgabe in diesem Teile zur Lösung kommt, während der andere Teil B—C sich von ähnlichen Aufgaben an anderen Orten nur wenig unterscheidet.

Vorerst soll uns nun der Grundriß der vorgeschlagenen Bebauung beschäftigen. (Tafel 17—18). Die amtlich festgesetzte Fluchtlinie ist bis auf kleine Änderungen beibehalten, die Sackstraße schon in der Erweiterung eingetragen. Der nördliche Teil des Kai sowie dessen Anschluß an die Wickenburggasse weist mehrere Brüche in der Baulinie auf, die im amtlichen Plane nicht vorkommen, aber durch die Gestaltung des Berges begründet sind.

Die Hauptänderung besteht in folgenden Vorschlägen:

1. anstatt der Reihenverbauung treten Baugruppen auf:
2. es wird nicht die ganze Linie verbaut, sondern der Raum, der jetzt von den Häusern Kai No. 64-62 einschl. eingenommen ist, bleibt frei und wird an dieser Stelle ein bequemer, künstlerisch gestalteter Aufgang zum untersten Bergwege vorgeschlagen; dieser Aufgang, der im Plane nur angedeutet ist, findet seine Begründung in dem Entwurfe einer Platzanlage, der einer späteren Besprechung vorbehalten bleibt, im Grundrisse aber schon eingezeichnet ist;
3. durch die Schaffung von Bautengruppen werden die vorhandenen Wichs Textbild 5 ausgestaltet und neue ermöglicht.
4. einzelne Gebäudegruppen treten hinter die Baulinie zurück, der so gewonnene Raum wird zu Gartenanlagen verwendet;
5. die in der neuen, zwar noch nicht rechtskräftigen Bauordnung empfohlene einheitliche Gesimshöhe wird nicht durchweg durchgeführt; künstlerische Erwägungen sprechen gerade an dieser Stelle für einen Wechsel der Gebäudehöhen;
6. die vom Stadtbauamte beabsichtigte gänzliche Abtragung des noch bestehenden, alten Sackstraßendammes (siehe 1. Teil) wird fallen gelassen und eine solche nur teilweise beantragt. In Ergänzung dazu sei beigefügt, daß der Neubau No. 46 ganz und No. 38 teilweise in die neue Lage eingestellt ist. Der Höhenunterschied bei No. 38 wird durch eine kleine Stiegenanlage ausgeglichen. (siehe Tafel 17—18).

Was nun die wirtschaftliche Seite unseres Planes betrifft, so wird für den freibleibenden Raum ein Ersatz dadurch geboten, daß die Anlage der Wichs die Frontlängen der Häuser fast verdoppelt, die Tiefen der Bauplätze werden besser ausgenützt und gassenseitige Wohnungen geschaffen, wo sonst nur minder wertvolle Hofwohnungen in eigenen Hofgebäuden untergebracht werden könnten. Durch die Höherlegung der rückwärtigen Gebäudeteile erfahren die dort befindlichen Wohnräume auch eine Wertsteigerung, weil sie den Ausblick unmittelbar auf den Berg und ins Freie gestatten.

Eine Regelung der äußerst verwickelten Grundverhältnisse kann nur durch Grundumlegungen und Grundtausch erzielt werden; so wird aber auch die Verwirklichung des Planes auf einmal möglich. Daß auch in Bezug auf den Verkehr Vorteile eintreten können, bringt der Vorschlag der Anlegung einer Bergstraße mit sich, die ungefähr am Ausgange der heutigen Sackstraße (Tafel 17—18) beginnt und in mäßiger Steigung den Berg hinanführt. Ihre Verbauung ist nur auf der Talseite in Aussicht genommen, auch hier die Möglichkeit eines Ersatzes für freigelassene Räume. Diese Straße könnte den Verkehr in der engen, steilen Sporgasse entlasten und stellte auch eine kürzere Verbindung des Kai mit dem nördlichen Teile der inneren Stadt her. Tatsächlich hat nach Ilwof „Graz", p. 109 im 15. Jahrhundert eine derartige Straße, die „Grube" genannt, bestanden.

Die schon früher erwähnte Parzelle zwischen Mur, Mühlgang und Wickenburggasse ist gegenwärtig von einer Fabrikanlage mit Turbinenbetrieb besetzt; ihre Abtragung wäre nicht erforderlich, wohl aber eine Erhöhung der Bauten, um dem Blicke von Norden her eine zum Berg kontrastierende kleinere Masse zu bieten.

Eine künstlerisch einheitliche Lösung des Planes war infolge der schon aufgeführten Neubauten nicht mehr möglich; der südlichere Teil (von der Rettungsstiege bis zur Bergbahn) konnte eine besondere Ausgestaltung deshalb erfahren, weil alle bestehenden Häuser dem Abbruche geweiht sind. Schwieriger stand es um den Teil mit den Neubauten; sie wurden durch Anbauten in eine Gruppe zusammengefaßt.

Der Grundgedanke des Planes ist die Ausnutzung der Massenwirkung, wie aus dem Schaubilde (Tafel 17—18) leicht ersichtlich ist. Um das steile Felsenwerk des Berges im südlichen Teile in seiner Wucht zu steigern, sind die Häuser daselbst niedriger gehalten und erstrecken sich mehr in die Breite und Tiefe. Im nördlichen Teile hingegen wiegt die Höhenentwicklung vor.

Die Ausgestaltung der Gebäude von innen nach außen bot in künstlerischer Hinsicht viele Anregungen; auf die Hofanlagen wird Rücksicht genommen und auch für die Bergseite eine architektonische Gliederung verlangt; der gegenwärtige Zustand der Hofseite an den Neubauten darf nicht bestehen bleiben. Es ist bei uns schon allgemeiner Brauch geworden, die Hofseiten so nüchtern als möglich zu lassen; den Hausbesitzern scheint es zu entgehen, daß sie durch eine Belebung der Hofseiten besonders in Komplexen mit großen Gärten eine Wertsteigerung gartenseitiger Wohnungen erzielen könnten!

Die Verwendung von Licht und Schatten zur starken Gliederung der Fassaden vermißten wir an den Neubauten gänzlich. Auch hier schafft der Plan Rat: er sucht die starke Beleuchtung durch die Sonne — fast zwei Drittel des Tages lang wirksam — auszunützen; der Wechsel zwischen Licht- und Schattenflächen wird durch das Zurücktreten einzelner Bauteile von einander hergestellt und bietet dem Auge ein Bild, das sich von dem blendenden Weiß des Hauses No. 46 lebhaft unterscheidet. Die Anlage von Arkaden an einer Gruppe steigert die Licht- und Schatten-Wirkung. Der höchste farbige Effekt tritt bei Sonnenuntergang ein; er taucht die Häuser in ein tiefes Goldrot und breitet einen glänzenden Schleier über den Berg.

Was nun die Verwendung der Farbe betrifft, so soll vor allem mit dem Brauche, die Häuser in den blendendsten Farben zu streichen, gebrochen werden. Eine Handhabe gegen diese Unsitte bietet § 56 der noch zu Recht bestehenden Bauordnung vom Jahre 1881, der „eine grelle Färbung der Fassade" verbietet und der Behörde das Recht einräumt, „grobe architektonische Fehler zu beanstanden und deren Ausführung zu untersagen". Der Paragraph — in der Auslegung allerdings sehr weit — hätte, streng gehandhabt, die meisten Neubauten aus den letzten Jahren unmöglich gemacht. Die Färbung der Hausflächen bleibt der Willkür des Bauenden überlassen; wohin das führt, sieht man Schritt für Schritt in unseren Gassen: Dort steht ein Haus, hell rosa getönt, neben einem erbsengrünen mit blauen Rolladen, ein drittes hat blauen Schmuck auf gelbem Grunde usw.

Der Plan schlägt vor, die Fassaden teilweise in Naturmörtelbewurf zu lassen, um nicht zu stark vom Grau der Felsen abzustechen; für die Bauglieder und plastischen Schmuckstücke ist die Verwendung des sogen. Aflenzer Steines (eine auch auswärts sehr geschätzte Kalksteinart) zu empfehlen, der sich mit der Zeit gelb verfärbt. Direktor Lacher vom steiermärkischen Kunstgewerbemuseum hat im II. Jahrgange der „Kunstbeiträge aus Steiermark", Frankfurt 1894 angeregt, an Neubauten wiederum von dem reichen Steinmateriale der Heimat mehr Gebrauch zu machen und an dem Gebäude der Selbsthilfsgenossenschaft selbst ein Beispiel gegeben, mit welch günstigem Erfolge heimische Bauformen und heimisches Material zur Anwendung kommen können. Leider blieb seine Anregung wenig beachtet; man baut gedankenlos nach schlechten Vorbildern weiter und „ziert" seine Häuser mit Gipsgüssen und gestrichenen Flächen, die fast jeden Sommer erneuert werden müssen, denkt aber nicht daran, daß man mit billigerem Gelde einen echten haltbaren Bau hätte ausführen können.

Für die Dekoration der Wandflächen empfehlen sich Sgraffitos, die in unseren Gegenden vor dem Aufkommen der Stuckdekorationen das übliche waren; die Art ihrer Herstellung bürgt für Wettersicherheit und ermöglicht auch die Anwendung mehrerer Farbentöne. Die Versuche der Wiedereinführung dieser Technik waren vom besten Erfolge begleitet. Ein weiteres Schmuckelement wären Majolikafließen, deren Erzeugung am hiesigen Platze dank der leistungsfähigen Firmen ein leichtes wäre. Daß auch Werke der Schmiedekunst, die bei uns am längsten in Blüte geblieben ist, — die Eisensammlung unseres Kunstgewerbemuseums ist eine der schönsten ihrer Art — das ihre zur Förderung der Schönheit des Ganzen beitragen könnten, wäre durch Schaffung kunstvoller Gittertore und Aushängeschilder, sowie Wasserspeier usw. möglich. Zur Dekoration bietet der Formenschatz der heimischen Fauna und Flora die weiteste Anregung. Nicht übersehen soll ferner die Dachdeckung bleiben, und zwar hinsichtlich ihrer farbigen Wirkung, die bei den Neubauten keine Berücksichtigung gefunden hat. Töne, die sich mit der Zeit dunkler färben, oder glasierte Ziegel — in dunklen Farben gehalten, kamen sie im Jahre 1820 bei der Neudeckung des Landhauses (siehe Wastler und Zahn, Das Landhaus in Graz) zur Anwendung und sind noch heute im besten Zustande — scheinen am geeignetsten. Zur Hebung der dekorativen Wirkung der Gesamtanlage sind an mehreren Stellen Baumgruppen gedacht und im Plane ersichtlich gemacht. Auch wäre eine teilweise Bepflanzung der Kaimauer mit Immergrün oder Efeu nur von Erfolg begleitet. Von der regelmäßigen Bepflanzung der Kaistraße, wie sie schon großenteils durchgeführt ist, käme man besser ab und lasse sie nur an einzelnen Stellen eintreten.

Wie uns hinsichtlich des Baumaterials und der Dekorationen heimischer Brauch vorbildlich scheint, so muß er besonders bei den Bauformen im allgemeinen zur Anwendung kommen. Wir vermissen bei uns noch immer Häuser, die aus dem „Genius loci" heraus empfunden sind. Immer wieder das Durchklingen mißverstandener Vorlagewerke, kein Bau, kein plastisches Zierstück, das einem ans Herz wächst und eine gemütliche Sprache redet, nichts, was zum Stadtbilde paßt! Gerade unsere Stadt ist reich an solchen Bauten einfacheren Charakters, die eine Weiterbildung zulassen und Anregungen bester Art bieten. Doch bei uns gehen alle daran vorüber und machen nur große Augen, wenn man auch Einheimisches schön und gut findet. — Der Vergleich der Bilder des alten Bestandes und des Schaubildes des Planes wird darüber aufklären, was an Formen in das Neue übergegangen ist und wie sie, der örtlichen Aufgabe entsprechend, verwendet werden können.

Nach allem Vorgeführten bietet sich hier eine Hauptgelegenheit, die viel gerühmte landschaftliche Schönheit unserer Stadt auszunützen. Alles, was für Graz in architektonischer Hinsicht getan werden kann und was es vor anderen Städten auszeichnet, geht vom Schloßberge aus, dem zu Liebe ja der Plan ausgearbeitet wurde. Es bedeutet daher einen gewaltigen Verlust für unsere Stadt, ließe man sich diese Gelegenheit, die nie wiederkommt und gerade jetzt einer Lösung im Sinne des Genius loci am besten zugeführt werden könnte, entgehen. Opfer fordert sie freilich, doch kam je eine Kunsttat aus freier Hand, ohne Opfer zustande? Wir aber hinterließen unseren Nachkommen, die schöner leben mögen als wir, ein bleibendes Denkmal ehrlicher Heimatliebe!

P. S. Es sei hier nochmals gedankt der löbl. Direktion des steiermärkischen Landesarchives für das Entgegenkommen bei der Bearbeitung der einschlägigen Ortsbilder und allen denen, die unbewußt unsere Arbeit förderten.

FABRIK- UND INDUSTRIEVIERTEL.

Von OTTO GEISSLER, Groß-Lichterfelde.

Nach einer Zwischenzeit, die den großen Aufgaben des Städtebaues verständnislos gegenüberstand, und allein das Nützliche betonte, beginnt man neuerdings wieder, beim Anlegen von Straßen und Plätzen sich von künstlerischen Grundsätzen leiten zu lassen, und legt Wert darauf, das Bild der Stadt einheitlich zu gestalten, Störendes und Falsches zu vermeiden. Mit Recht strebt man hierbei vielen Vorbildern nach, die uns in älteren Städten erhalten geblieben sind und beredtes Zeugnis ablegen für den Sinn zum Behaglichen und Erfreuenden, der unsern ruhiger lebenden Vorfahren eigen war. Wie langsam und friedevoll nahm aber auch so eine behagliche alte Stadt zu, wie viel Zeit zum Wägen und Überlegen blieb beim Anlegen von Straßen und Plätzen, die sich ganz nach und nach aus den Bedürfnissen heraus entwickelten! Es war natürlich, daß sich dabei das ausgeprägte Gefühl für Zweckmäßigkeit und schöne ruhige Wirkungen herausbildete, das den alten Städtebauern auch dann treu blieb, wenn wirklich einmal aus besonderen Gründen eine Stadt sich schneller vergrößerte. Aber heute ist es anders geworden, Hast und Eile sind jetzt das Naturgemäße. Deutsche Städte, die bis zu den siebziger Jahren in stillem Behagen von Landwirtschaft und kleinem Ortshandel lebten, sind in sprungartigem Wachsen riesige Industriezentren geworden, und in wenigen Jahren mußte für Erweiterungen gesorgt werden, deren Ende und Gestaltung man oft gar nicht absehen konnte. Was früher in langsamer, stets vor Augen befindlicher Entwicklung von Geschlechtern nacheinander langsam aufgebaut wurde, muß heute von einem Gestalter oft ganz ohne Grundlagen in kürzester Zeit errichtet und vorausbestimmt werden. Und für so ganz andere Zwecke und Ziele!

Es konnte nicht ausbleiben, daß bei diesem Hasten Übertreibungen nach allen Richtungen hin entstehen mußten, auch Verkennung des tatsächlich Notwendigen beim allzu treuen Festhalten an alten schönen Bildern, beim Arbeiten für rein künstlerische Gesichtspunkte. Denn die heute entstehende Stadt ist eine andere, als die vor einem halben Jahrhundert, und anderen Lebensbedingungen, anderen Bedürfnissen muß jetzt Rechnung getragen werden. Eine moderne Stadt ist nichts Einheitliches mehr, wie es die alten Städte waren, sowenig, wie das wirtschaftliche Leben im einzelnen Hause gleich blieb. Seitdem in den Wohnhäusern und Haushaltungen nicht mehr gesponnen, gewebt und gebraut wird, sind Spinnereien, Webereien, Brauereien und die zahllosen anderen konzentrierten Betriebe, die früher ganz entbehrlich waren, nötig. Und da man ihre Nützlichkeit nicht verneinen kann, muß ihnen die Möglichkeit zur Ansiedelung gegeben werden; auch zum Heile der Stadt, denn industrielle Niederlassungen tragen viel zu den Steuererträgen bei. Will man die industriellen Anlagen mit den von ihnen unzertrennlichen Rauch, Schmutz und Geräusch den Wohnvierteln, auf deren künstlerisch wohltuende Ausbildung man mit Recht großen Wert legt, fernhalten, so muß man den Fabriken in besonderen Gemarkungsteilen günstige Bedingungen zur Ansiedlung geben, also Gelände abseits der Wohnviertel zu Industrievierteln aufteilen.

Für Industrieviertel sind bequeme Angliederung an den Verkehr und Grundstücke von ausreichender Größe, die gut ausgenützt werden können, Lebensbedingungen. Durchaus entbehrlich, meist sogar hinderlich, ist aber eine gesucht künstlerische Ausgestaltung der Straßen oder die Anlage von Plätzen. Eine schöne geschwungene Straße mit Fabrikfassaden, wie sie jetzt noch gebaut werden, ist naturgemäß ein Zerrbild, und ein Erholungsplatz mitten in einer rauchigen lärmenden Industriegegend ein Unding. Für Industrieviertel sind die Straßen nur mit Rücksicht auf den Verkehr in den kürzesten Wegen und auf die einfachste Weise anzulegen; den Arbeitern aber, die in den Fabriken tätig sind, an anderer Stelle, und von den Industrievierteln geschieden, schöne Wohnstraßen mit Promenaden und Plätzen einzurichten.

Manche Städte haben auch schon in ihren Bauordnungen die Trennung der Gebiete klar ausgesprochen und damit bahnbrechend gewirkt. Die Wohnviertel wurden so angelegt, daß wegen der geringen Tiefe der Baublocks und wegen vielfacher in den Bauordnungen festgesetzter Beschränkungen die Ansiedelung von Fabriken in Wohnvierteln nahezu unmöglich ist. Dafür sind aber an anderen Stellen der Gemarkung Straßen mit tiefen Grundstücken für Fabriken angelegt und für diese Viertel alle Beschränkungen der industriellen Betriebe aufgehoben.

Trefflich ist das zum Beispiel der Stadt Krefeld gelungen; dort werden vier Bauklassen unterschieden:

Bauklasse I (Stadtkern).
„ II (sonstiges voll bebautes Stadtgebiet).
„ III (in der Bebauung begriffenes Stadtgebiet).
a) ohne Begünstigung von Fabriken,
b) mit Begünstigung von Fabriken,
c) mit Ausschluß von Fabriken.
„ IV besseres Wohnviertel.

Bei dieser Einteilung weiß jeder Grundstückskäufer von vornherein, woran er ist, und kann für den Bau von Wohnhäusern die Gegend, in der Fabriken möglich, oder sogar begünstigt sind, vermeiden, für Fabriken aber gerade diese Viertel aufsuchen.

Innerhalb der für sie deutlich gekennzeichneten Grenzen sind den Fabriken durch die Krefelder Bauordnung mancherlei Vorteile geboten. Gebäude z. B., die lediglich gewerblichen Zwecken dienen und höchstens für eine Aufsichtsperson mit Familie (Pförtner, Wächter, Heizer usw.) eine Wohnung enthalten, gelten nicht als Wohngebäude und alle den Wohngebäuden auferlegten Beschränkungen fallen fort. Gebäude für gewerbliche Zwecke sind nicht an eine bestimmte Zahl von Stockwerken gebunden, die Herstellung von Brandmauern, für die sonst bestimmte Abstände vorgeschrieben sind, kann erlassen werden, wenn Brandmauern mit der besonderen Benutzungsart der Gebäude nicht zu vereinbaren sind. Bei den besonderen Forderungen für Festigkeit und Feuersicherheit von eisernen Säulen, Trägern usw. kann die Polizeiverwaltung Ausnahmen gestatten und besondere Vorschriften erlassen, die von Fall zu Fall bestimmt werden. Fabrikgebäude dürfen im Fabrikviertel (IIIb) überall bis 23 m Höhe aufgeführt

werden; wenn die Betriebsart es bedingt, kann die Polizeiverwaltung im Einzelfall eine noch größere Höhe zulassen. Umfassungs- und Innenwände von Fabriken können über die für Wohnhäuser bestimmten Begrenzungen hinaus in ausgemauertem Eisenfachwerk hergestellt werden, und die Polizeiverwaltung kann schließlich in besonderen Fällen noch weiter gehende Begünstigungen gestatten. Auch bei Anlage der Aborte für gewerbliche Niederlassungen sind besondere, den Verhältnissen angepaßte Bestimmungen erlassen: auf je 15 weibliche oder 20 männliche Personen ist ein Abort zu rechnen.

Dagegen dürfen in den Bezirken der Bauklassen IIIc und IV „Fabriken nicht errichtet, wiedererrichtet oder in bestehenden Gebäuden eingerichtet werden. Das gleiche gilt für Anlagen, die durch Verbreitung schädlicher oder belästigender Dünste, Rauch, Staubmengen, oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräusches und Erschütterungen Gefahren für die Bewohner benachbarter Grundstücke zur Folge haben, oder welche die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Wegen beeinträchtigen." Die Erweiterung bestehender Fabriken kann die Polizeiverwaltung ausnahmsweise gestatten.

In München ist eine Staffelbauordnung eingeführt mit zwei Hauptabschnitten: geschlossenes und offenes Bausystem. Im geschlossenen Bausystem sind 5 Staffeln. Staffel 1 läßt zu: Erdgeschoß und 4 Stockwerke, Staffel 2: Erdgeschoß und 3 Stockwerke bis 18 m Höhe, Staffel 3: ebenso wie Staffel 2, aber geringere Höhe bei den Hintergebäuden, Staffel 4: Erdgeschoß und 2 Stockwerke bis 15 m Höhe, Staffel 5: Erdgeschoß und 1 Stockwerk bis 12 m Höhe. Staffel 6—9 gehören zur offenen Bauweise. Staffel 6 läßt zu: Erdgeschoß und 3 Stockwerke bis 20 m Höhe, Staffel 7: Erdgeschoß und 3 Stockwerke bis 18 m Höhe, Staffel 8: Erdgeschoß und 2 Stockwerke bis 15 m Höhe, Staffel 9: Erdgeschoß und 1 Stockwerk bis 9 m Höhe. Bei den einzelnen Staffeln ist auch noch Umfang und Höhe etwaiger Hintergebäude, die Größe des Hofes und der etwa zulässigen Lichthöfe bestimmt, und die zulässige Abmessung bei Gruppenbebauung festgesetzt. Hier ist also eine genaue Abgrenzung der Gebiete nach ihrem jeweiligen Zweck erfolgt.

In Baublöcken, die zu den Staffeln 5, 8 und 9 gehören, ist die Errichtung von belästigenden gewerblichen Anlagen vollständig ausgeschlossen, in anderen Staffeln schon durch die Baubeschränkungen nahezu unmöglich gemacht. Dagegen sind besondere Industrieviertel festgesetzt worden, in denen die Anlage von Fabrikgebäuden begünstigt wird. In diesen Industrievierteln kann die Lokalbaukommission für gewerblichen Zwecken dienende Gebäude besondere Erleichterungen gewähren, nicht aber für Wohnhäuser. Sehr zu beachten ist eine Unterscheidung der Betriebe in Industrievierteln, die München getroffen hat. In einem der Fabrikviertel, im Sendlinger Oberfeld, werden gewerbliche Anlagen „welche durch die Zuführung von Gasen, Dämpfen, Gerüchen, Rauch, Ruß und Staub für die Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt erhebliche Nachteile, Gefahren, oder erhebliche Belästigungen herbeiführen können, sowie Vergrößerungen derartiger bereits bestehender Anlagen, nicht zugelassen. Dampfkraft darf nur als Reserve benutzt werden". In allen anderen Industrievierteln Münchens gelten diese Beschränkungen nicht.

Die Bauordnung Münchens kommt manchen Anforderungen für industriellen Niederlassungen innerhalb der für diese festgesetzten Grenzen entgegen. Es können z. B. Fabriken ausnahmsweise auch dort erbaut werden, wo die Baufluchtlinien noch nicht festgesetzt sind, wenn nur für eine genügende Entwässerung und eine hinreichende Zufahrtstraße gesorgt wird. Allerdings sollen dann an die Baugenehmigung Bedingungen geknüpft werden, durch welche die spätere Durchführung von Baulinien sichergestellt ist. Die Lokalbaukommission kann ferner vorschreiben, also von Fall zu Fall entscheiden, „welche Festigkeitszahlen den Tragfähigkeitsberechnungen zugrunde zu legen sind, und in welchen Fällen und mit welchen Mitteln die Eisenkonstruktionen vor Zerstörung durch Oxydation oder Feuer zu schützen sind." Freistehende, und außerhalb der Gebäude befindliche Kamine für Fabriken und sonstige industrielle Unternehmungen dürfen mit baupolizeilicher Bewilligung auch von Eisen hergestellt werden. Bei Fabrikgebäuden mit mehr als einem Stockwerke kann die Baukommission die Anlage von unverbrennlichen, d. h. steinernen oder überwölbten Treppen fordern, die Zahl dieser Treppen bei Fabrikgebäuden von größerer Ausdehnung bestimmen und schließlich verlangen, daß aus Gebäuden, in denen ein besonders feuergefährlicher Betrieb stattfindet, feuerfeste Treppen ins Freie führen. Brandmauern können bei größeren Fabrikgebäuden in angemessenen Abständen nach der Einteilung der Grundrisse verlangt werden, oder, daß die eine oder andere Quermauer wenigstens im Dachraum als Brandmauer hochgeführt wird. Öffnungen, die zur Durchführung von Transmissionswellen durch die Brandmauern unerläßlich sind, „müssen an beiden Seiten durch Büchsen geschlossen werden, deren Flanschen in die Brandmauer eingeschraubt sind. Zwischen den Büchsen und der Transmissionswelle ist ein Spielraum von höchstens 15 mm zulässig." Bei Türöffnungen zu Brenn- und Destillier- usw. Räumen müssen mindestens 15 cm hohe feuersichere Schwellen angelegt werden usw.

Auch in Düsseldorf sind in bestimmten Stadtteilen Anlagen ausgeschlossen, „welche bei regelmäßigem Betriebe durch Verbreitung schädlicher oder belästigender Dünste, starken Rauches oder größerer Staubmengen, oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräusches, Belästigungen oder Nachteile für das auf den Straßen verkehrende Publikum, oder Gefahren für Leben und Gesundheit der Nachbarn oder des Publikums herbeiführen können." Die Erweiterung schon bestehender gewerblicher Anlagen ist dagegen in einzelnen, für Neuanlagen verschlossenen Gebieten noch zulässig. In allen Stadtgebieten aber können besondere Anforderungen für Gebäude und Gebäudeteile gestellt werden, „in denen Fabriken oder solche gewerbliche Betriebsstätten eingerichtet werden, welche starke Feuerung erfordern, zur Verarbeitung leicht brennbarer Materialien dienen, eine besonders große Belastung oder Erschütterung, oder einen starken Abgang unreiner Stoffe bedingen." „Die Polizeibehörde ist berechtigt, die Anlage oder deren Veränderung zu untersagen, wenn feuer-, bau- oder gesundheitspolizeiliche Rücksichten dies erforderlich erscheinen lassen, oder die aus diesen Rücksichten etwa notwendigen Einrichtungen oder Bedingungen vorzuschreiben." „Räume, in denen mit starkem Geräusche verbundene Gewerbe betrieben werden, oder in denen Rauch,

Dampf, größere Staubmengen, übelriechende oder ungesunde Dünste erzeugt werden, insbesondere die Werkstätten der Schmiede, Stellmacher, Wagenbauer, Böttcher und ähnlicher Gewerbetreibender, sowie Brennereien und Brauereien, Stallungen, Wurstküchen dürfen keine Ausgänge und Öffnungen nach der Straße erhalten; diese müssen vielmehr nach dem Hofe führen. Liegen sie hinter der Bauflucht, so muß der Abstand der Öffnungen und Ausgänge mindestens 4 m von der Bauflucht betragen.

Bauzonen sind auch in Halle a. S. eingerichtet. Eine Bestimmung der dortigen Polizeiverwaltung soll besonders hervorgehoben werden: „Von den Vorschriften (der Bebauung) kann von dem Bezirksausschusse nach Maßgabe des § 145 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 Befreiung gewährt werden. Ebenso kann von sonstigen in den Abschnitten B und E der Polizeiverordnung vom 20. Juli 1898 für die einzelnen Bauzonen festgesetzten Bauvorschriften, sofern bei deren Durchführung die Bebauung eines Grundstückes Beschränkungen erleiden würde, die über Zweck und Ziel der Zonenfestsetzung offenbar hinausgehen und zugleich eine unverhältnismäßig schwere Schädigung des Grundstückeigentümers verursachen, durch den Bezirksausschuß Dispens unter folgenden Voraussetzungen erteilt werden: a) Bei der Bebauung des Grundstücks muß der Charakter der Bauzone, der es zugeteilt ist, nach Möglichkeit gewahrt bleiben. b) Der Ausnahmefall darf nicht dadurch erst geschaffen werden, daß Größe oder Gestaltung des Grundstücks nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der die Bauzonen in die Altstadt Halle und Vororten einführenden Polizeiverordnungen verändert worden sind.“ Diese Bestimmung ist hier erwähnt worden, weil sie ausgleichend wirken kann. Sie läßt schließlich kleinere gewerbliche Anlagen in Wohngebieten zu, schließt aber die Zusammenlegung von Grundstücken zu einem Fabrikbauplatz aus.

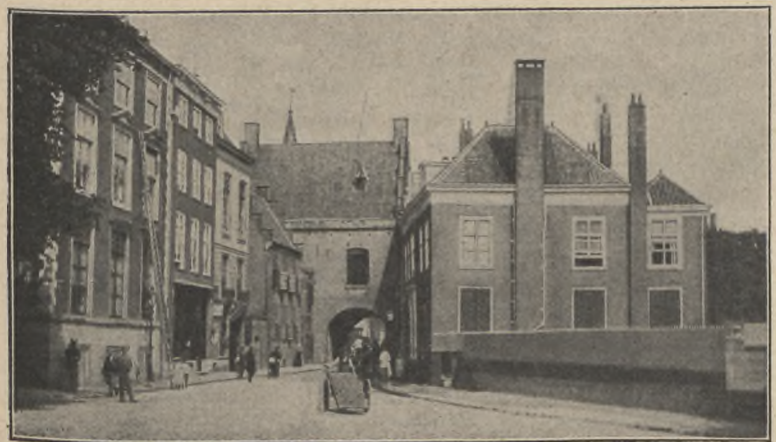
(Schluß folgt in Heft 5).

KLEINE MITTEILUNGEN.

AUS DEM HAAG. Von Dipl. Arch. J. H. W. Leliman, Amsterdam. Im Mittelpunkte der Altstadt vom Haag liegt der Hofvyver, der Hofteich, eine Wasserfläche von länglich-viereckiger Gestalt. Dieser Stadtteil bietet mit den angrenzenden Gebäudegruppen und im Zusammenhange mit den anschließenden Straßen und Plätzen ein fesselndes Städtebild von zugleich malerischer und würdevoller Wirkung.

An der einen Langseite des Hofteiches ragen aus dem Wasser Gruppen von öffentlichen Gebäuden empor, der frühere Palast der Statthalter, jetzt Ministerialgebäude, und das Mauritshuis-Museum, ein Typus stattlichen Palastbaues des 17. Jahrhunderts. An der gegenüberliegenden Seite spiegeln sich im Wasser die schönen Bäume des langen Vyverberges, dessen schönsten Palast die deutsche Gesandtschaft bewohnt. Die eine Kurzseite ist eine Kaianlage mit stattlichen Privathäusern; die andere, mit welcher sich diese Mitteilung näher zu beschäftigen hat, besteht hauptsächlich aus den wenig schönen Rückseiten eines unregelmäßigen Komplexes kleiner Privathäuser. An der Vorderseite grenzen diese Häuser an einem ziemlich schmalen Durchgang, der noch eingeengt und überspannt wird von dem „Gevangenpoort“, einem in ein Museum alter Rechtspflege umgewandeltes Gefängnis trauriger Bedeutung in der holländischen Geschichte. Der gegenwärtige Zustand ist genügend genau zu sehen aus dem Textbilde 1, womit

Abb. 1.



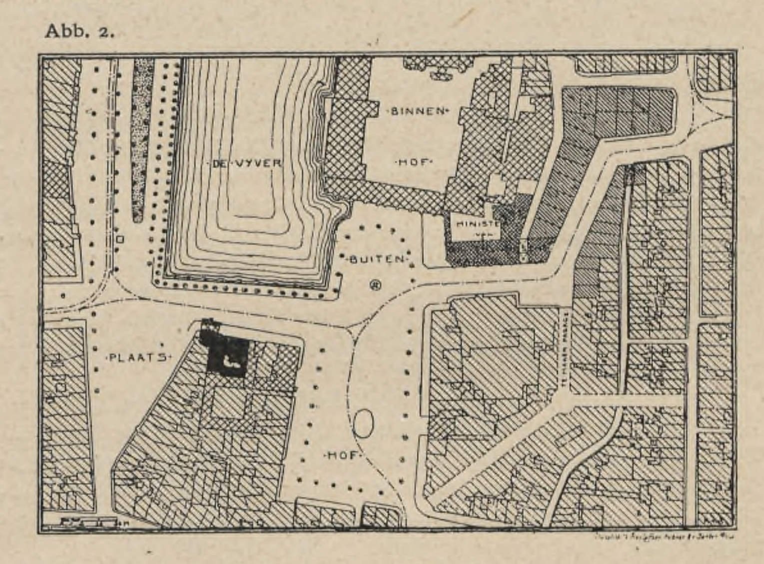
man den Lageplan der Abb. 5 vergleichen möge (siehe die schwarz angelegte Fläche).

Der enge Durchgang und das Tor sind Verkehrshemmnisse ersten Ranges auf dem großen Wege vom Bahnhofe der holländischen Eisenbahn nach den neuen Stadtvierteln und nach Scheveningen. Dieser Weg, der früher schon bestand, ist zum Teil durch Zuschüttung eines Kanals hergestellt und fertig bis auf eine, auf den Abbildungen mit dunkler Schraffur angedeuteten Straßendurchbrechung. Die Verbesserung des oben genannten Durchganges zwischen Plaats und Buitenhof ist überdies eine dringliche, weil die Regierung Schwierigkeiten machte, die in der Erbauung sich befindende elektrische Straßenbahn über den Binnenhof, einen altertümlichen, vom Ministerial- und Parlamentsgebäude umschlossenen Platz zu führen. Es mußte also ein anderer Weg für die Straßenbahn gesucht werden, eine, in der engen und durch den Verkehr in letzter Zeit immer mehr überlasteten Altstadt sehr schwer zu lösende Aufgabe.

Die Gemeinde beabsichtigte ursprünglich hinter der genannten Häuserreihe eine, nur für die Straßenbahn bestimmte Brücke auf eisernen Pfeilern über den Hofteich zu schlagen. Diese Lösung, welche durch ihre nüchterne Brutalität das Stadtbild sehr beeinträchtigt hätte, wäre für den großen Verkehr ohne Nutzen gewesen. Dieser Plan hat unter dem Drucke allgemeiner Verurteilung nicht lange bestanden.

Der „Verschönerungsausschuß“ des Vereins für Handel, Industrie und Gemeindeinteressen veröffentlichte den Vorschlag, den ganzen Häuser-

Abb. 2.



komplex niederzureißen und an dessen Stelle, wie aus Abb. 2 hervorgeht, einen breiten und monumentalen Kai anzulegen. Die Sektion Haag der Gesellschaft zur Förderung der Baukunst war mit diesem Plan im allgemeinen einverstanden. Sie schlug aber vor, den „Gevangenpoort“ auszubauen und zwar nach Abb. 3 und 4, damit dessen unschöne Seitenfassade

sich nicht an erster Stelle im neuen Städtebilde breit mache und der ganze Bau, seinen Charakter als Tor verlierend, nicht als ein unerklärlicher Ausbau über dem Bürgersteig erschiene. Das alte Tor hätte aber dann durch den unten im Sinne des 20., oben in dem des 15. Jahrhunderts gehaltenen Ausbaue seinen archäologischen und geschichtlichen Wert verloren, während die verschiedenen Torwege bald als lästig empfunden worden wären.

Ein dritter Plan auf Abb. 5 dargestellt, wurde vom Architekten S. de Clercq veröffentlicht. Er wollte einen Teil des Hofteichs zuschütten, damit eine breite Kaianlage für Straßenbahn und Wagenverkehr möglich würde und außerdem noch Raum übrig bliebe zur Errichtung eines öffentlichen

Abb. 3.

Gebäudes. Dieser Plan bietet viele Vorteile. Alle Forderungen des Verkehrs sind berücksichtigt. Das öffentliche Gebäude würde dieser Schmalseite des Hofteiches einen passenden Abschluß geben und es würde auch den auf Plaats und Buitenhof mündenden Straßen als Point-de-vue dienen. Dazu würde der „Gevangenpoort", der für Fußgänger geöffnet bleibt und einen geschützten Durchgang bietet, seinen Charakter behalten, ohne daß das traurige Gebäude an die erste Stelle rückte. Endlich wäre dieser Plan bei weitem billiger, als die Enteignung der Häuser, welche nach den beiden anderen Entwürfen nötig wäre.

Es ist aber sehr die Frage, ob die öffentliche Meinung eine, sei es auch nur teilweise und für die Gesamtwirkung nicht schädliche Zuschüttung von „Hofvyver" gutheißen würde. Das Kunstgefühl der Haager Bevölkerung ist inbezug auf den Haagschen Bosch und auf den Hofvyver ein sehr empfindliches und etwas sentimental angehauchtes, und läßt sich nicht leicht überzeugen.

Die Platzfrage für den Friedenspalast war dadurch eine lange Leidensgeschichte und wenn das Gebäude jetzt in eine sehr ungünstige Lage kommt[1]), so ist die Schuld bei dem Haager Gemeinderat zu suchen, welcher dem einstimmigen Wunsche der Künstler zum Trotz seine Mitwirkung verweigerte, nach dem Regierungsplane das Malieveld im Haager Wald für das Gebäude zur Verfügung zu stellen.

Wenn also der dem Entwurfe von de Clercq zu Grunde liegende Gedanke, der übrigens auch nicht neu ist, zur Ausführung kommen sollte und ein Teil vom Hofteich zugeschüttet würde, dann wäre dies wahrscheinlich dem finanziellen Schwergewichte anderer Pläne zuzuschreiben. Der Haager Magistrat hat versucht, einen Mittelweg einzuschlagen, indem er jetzt dem Gemeinderate den Plan unterbreitet hat, die Zuschüttung eines Streifens von 27 m Breite zur Anlage eines Kais, ohne aber den Gedanken

Abb. 4.

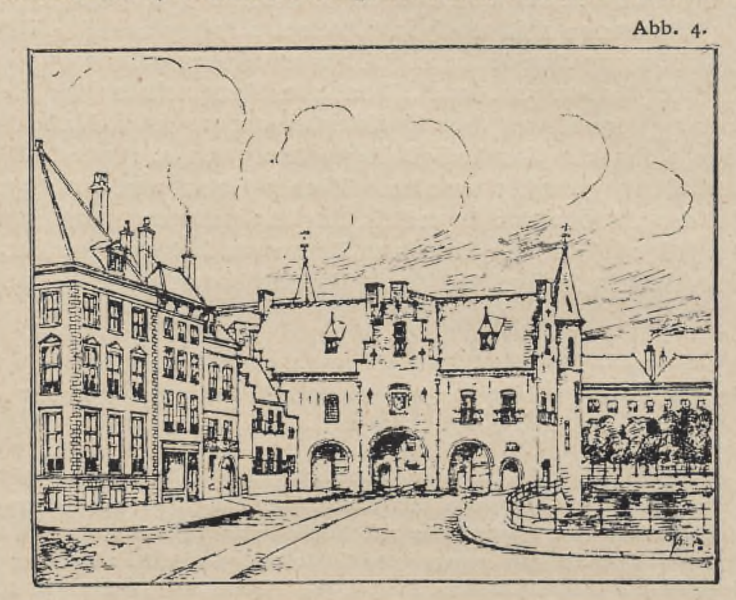
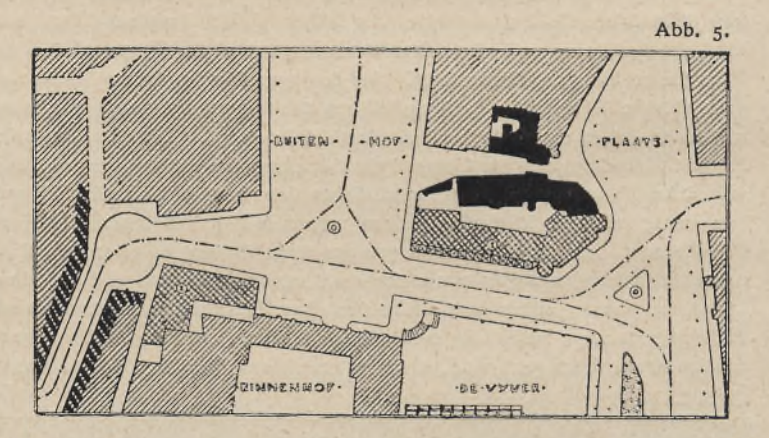


Abb. 5.



an die Errichtung eines öffentlichen Gebäudes überzunehmen. Das wäre sehr schade und würde auch die grundsätzlichen Gegner jeder Veränderung des Hofteiches nicht versöhnen. Der Streit hat sich sehr zugespitzt. Ein Hauptpunkt darin ist, daß jüngst der als Kunst- und Altertumsfreund bekannte Mr. Freiherr Victor de Stuers, ehemaliger Referendar für Künste und Wissenschaften im Ministerium des Innern, sich für den Magistratsplan, als den einzig praktisch ausführbaren, mit einer kleinen, nicht prinzipiellen Änderung, ausgesprochen hat. Ihm können die dadurch völlig überraschten Gegner wenigstens nicht eines schnöden Vandalismus beschuldigen!

Unterdessen hat der Zeitungskrieg und die Einsendung von Beschwerden in Form von Adressen nicht aufgehört.

In einer Hinsicht ist solches erfreulich, denn es hilft mit, das in Städtebaufragen schlummernde allgemeine Interesse zu wecken und wach zu halten — so weit das in Kunstfragen architektonischer Art überhaupt heutzutage möglich ist.

Zwei neuere Platz- beziehungsweise Straßenbilder bieten die Tafeln 31 und 32 durch geschickte Aufstellung und Gruppierung von Schulhäusern.

[1]) Vergl. dieserhalb den Beitrag von K. de Bazel in No. 3 der Zeitschrift.

BÜCHER- UND SCHRIFTENSCHAU.

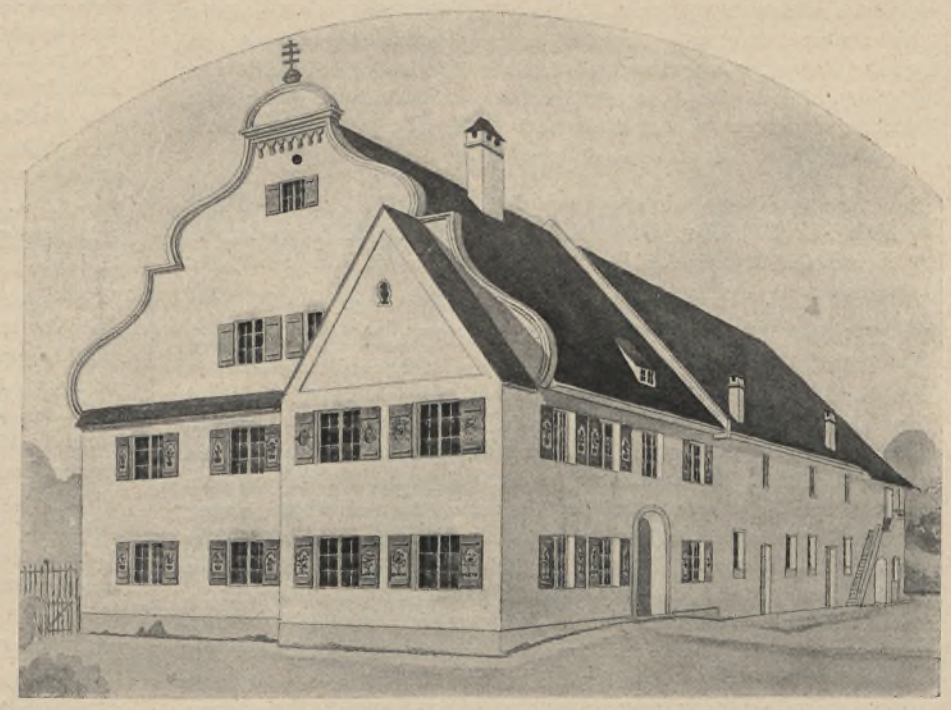


HEIMISCHE BAUWEISE IN OBERBAYERN. Beispiele einfacher Wohngebäude für die Kleinstadt und das Land. Zweite Auflage. Herausgegeben von Franz Zell, Architekt in München. München 1905. Schriften des Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde, E. V. in München No. 1. Verlag der Süddeutschen Verlagsanstalt G. m. b. H., Heustraße 18. Preis 1,20 Mark.

Zur Empfehlung dieses trefflichen Werkes können wir nichts besseres tun, als das Geleitwort wiederzugeben.

„Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde die gesunde Überlieferung eines hochentwickelten Bauhandwerkes völlig verlassen und an Stelle der früheren schönen, das Herz erfreuenden Bauart trat jene nüchterne Schablone, die den Freund der Heimat mit tiefer Betrübnis erfüllen muß. Einsichtige haben das auch erkannt, und fast zahllos sind heute in Deutschland die Bestrebungen, welche dahin zielen, im volkstümlichen Bauwesen eine Besserung des Geschmacks zu erreichen; durch Wort und Schrift, in Vereinen und Vorträgen werden jetzt mit Energie die Sünden vergangener Jahrzehnte gut zu machen gesucht. So haben die beiden bayerischen Ministerien des Innern und für Kirchen- und Schulangelegenheiten in einer Entschließung vom 1. Januar 1904 den Behörden zur Pflicht gemacht, daß der schlichten einfachen Bauweise wieder Rechnung getragen und Neubauten passend in die Umgebung eingegliedert werden sollen.

Im Bayerischen Vereine für Volkskunst und Volkskunde in München wurde ein eigener Ausschuß gebildet zur „Pflege der heimischen Bauweise“, welcher Gemeinden und Privaten mit Rat und Tat an die Hand geht. Aber auch Schulen bemühen sich, „heimische Bauweise“ zu pflegen. Die Kgl. Baugewerkschule in München war wohl die erste, die für dieses Gebiet einen eigenen Unterricht einführte, mit dem der Verfasser des Schriftchens betraut wurde. In diesem werden einige Ergebnisse dieses Unterrichtes — welcher in Vorträgen, Skizzieren und Ausarbeiten von Entwürfen besteht — gezeigt werden.



Die Schüler werden in den Vorträgen an der Hand reichen Materials mit der eigenartigen Bauart der oberbayerischen Städte und auf dem Lande bekannt gemacht. Bei Ausarbeitung gestellter Aufgaben soll das in den Vorträgen Gesagte praktisch angewendet werden. Wie ungefähr der „Anschluß an die ortsübliche Bauweise“ in der Praxis durchzuführen wäre, zeigen die Abbildungen auf Seite 13, die hier wiedergegeben werden. Es ist ganz selbstverständlich, daß es sich bei diesem Unterricht nicht etwa um bloße Anwendung von angelernten Motiven handeln kann, sondern daß die gestellten Aufgaben zuerst im Grundriß entwickelt werden, wobei alle modernen Techniken und praktischen Neuerungen vollauf Berücksichtigung finden. Wenn hier Grundrisse und Schnitte weggelassen sind, so geschah das, um den Preis dieses Heftes möglichst gering zu gestalten, andererseits weil es nur unsere Absicht war zu zeigen, wie in formeller — also in architektonischer Hinsicht — kleine Bauaufgaben gelöst werden können. Zur Erreichung des vorgesteckten Zieles ist es unbedingt notwendig, die bisher üblichen Vorlagenwerke mit allen möglichen zusammengetragenen Motiven bei Seite zu legen und dafür die charakteristische Bauart unserer Ortschaften — und alle ohne Ausnahme besitzen eine solche — zu studieren. Deshalb wird auch im Unterricht viel Gewicht darauf gelegt, jeden Entwurf einem bestimmten Orte oder einer bestimmten Gegend anzupassen. Besondere Rücksicht wird für diese einfachen Bauten auch auf den Wert der Farbe — dem bekannten Farbendreiklang „weiß, rot, grün“ — genommen.“

Das Heftchen ist allen Fachmännern und namentlich den ländlichen Baumeistern bestens zu empfehlen.

Geschäftsbericht der WOHNUNGSGESELLSCHAFT m. b. H. für das sechste Geschäftsjahr 1904 in Frankfurt a. M., Höfergasse 40.

SAMMLUNG PREISGEKRÖNTER UND ANGEKAUFTER ENTWÜRFE ZU KLEINWOHNUNGEN in Mappe mit 60 Tafeln nebst Vorwort, ausgearbeitet nach den Angaben des Preisgerichts durch die betreffenden Verfasser. Herausgegeben vom hessischen Zentralverein für Errichtung kleiner Wohnungen (Ernst Ludwig-Verein) in Darmstadt. Preis 10 M.

BERICHT ÜBER DIE III. HAUPTVERSAMMLUNG DES ERNST LUDWIG-VEREINS IN DARMSTADT, enthaltend: a) den vom Professor Dr. André aus Marburg über das Erbbaurecht und b) den vom Rechtsanwalt Dr. Stein aus Darmstadt über die beim Verkauf von auf gemeinnütziger Grundlage abzuschließende Verträge gehaltenen Vortrag. Preis 1,50 M.



Die Leitung des SCHLESISCHEN MUSEUMS FÜR KUNSTGEWERBE UND ALTERTÜMER ZU BRESLAU (I. Direktor Professor Dr. Masner) veranstaltet eine Vortragsreihe über „die Probleme des künstlerischen Städtebaues und der städtischen Kunstpflege“, die am 9. Februar d. J. vom Herausgeber unserer Zeitschrift durch den Vortrag „Wie entwerfen wir unsere Stadtbaupläne?“ eingeleitet worden ist.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die zukünftige Stadtgemeinde Wilmersdorf bei Berlin bei ihrem Hochbauamte eine Abteilung zu schaffen, die alle Fragen der städtischen Bebauung zu studieren und die Privatbaumeister in Bezug auf die KÜNSTLERISCHE GESTALTUNG DER HÄUSER UND GÄRTEN zu beraten hat. In Charlottenburg wird ähnliches geplant, und zwar soll der Stadtbaurat Schmalz durch vom Hochbauamt aufgestellte Entwürfe vorbildlich und anregend zu wirken berufen sein. In der Tat wird man die Bestellung künstlerischer Beiräte zu Nutz und Frommen des Städtebaues freudig zu begrüßen haben, vorausgesetzt, daß damit keine einseitige Kunstrichterei aufkommt. Die Hebung der durchschnittlichen Architekturleistungen in München ist wohl nicht zum kleinsten Teile eine Folge der ratgebenden Nebentätigkeit der dort städtischen Baupolizei.

In Mannheim soll im Jahre 1907 eine AUSSTELLUNG FÜR BILDENDE KUNST UND GARTENKUNST stattfinden. Die Ausstellung für Gartenkunst wird vom Professor M. Läuger in Karlsruhe geleitet.

EINE NEUHEIT FÜR DAS ARCHITEKTONISCHE BILD BERLINS würde die Ausführung eines Planes der Deutschen Bank sein, der die städtische Tiefbaudeputation bereits beschäftigt hat. In der Französischen Straße besitzt die Deutsche Bank zwischen Mauer- und Kanonierstraße auf beiden Seiten der Straße Häuser, welche Bureaux des Instituts enthalten. Diese einander gegenüberliegenden Häuser will nun die Bank durch eine architektonische Verbindung über die Straße hinweg vereinigen. Die städtische Deputation hat dem Gesuch zugestimmt, da es sich um eine Straßenüberbrückung handele, die sich in anderen Städten vielfach findet und dem Stadtbild sogar (!) einen gewissen Reiz verleihe. Etwas Ähnliches besitzt Berlin in dem Torbau über die Oberwallstraße, der das Kronprinzen- mit dem Prinzessinnen-Palais verbindet. Die geplante Verbindung soll 10 m hoch über dem Pflaster liegen. Bei dieser Gelegenheit sei auf den neuen Überbau hingewiesen, den Oberbaurat Professor J. Hoffmann im vergangenem Jahre zur Verbindung eines Erweiterungsbaues mit dem alten Justizpalaste in Darmstadt über die Straße hinweg ausgeführt und damit die hessische Hauptstadt um ein neues, schönes Straßenbild bereichert hat.

LUDWIGSBURG. Einschneidende Änderungen in Bezug auf den Stadtbauplan im Westen der Stadt beschlossen die bürgerlichen Kollegien. Der Gedanke, die von der Stadtseite her an die Franzosenstraße führenden Straßen geradlinig über diese hinaus zu verlängern, wurde völlig verlassen, und zwar ebenso aus Erwägungen praktischer Art, wie aus ästhetischen Rücksichten. Eine geradlinige Verlängerung hätte die Grundstücke ungünstig angeschnitten, das Bauen erschwert und die Stadt zu vorzeitiger Anlegung von Straßen gezwungen. Jetzt hat man sich entschlossen, die nach Westen führenden Feldwege in Straßen auszugestalten, so daß ein Anbauen jederzeit möglich und überhaupt mehr dem Gelände und den Eigentumsgrenzen anzupassen ist. Dadurch werden zahlreiche Enteignungen vermieden, andererseits erfährt die Zahl der durch ihre Ausdehnung und Geradlinigkeit überaus langweilig wirkenden Straßen eine Beschränkung, was kein Schaden ist. Die Entwicklung der Stadt bewegt sich gegenwärtig fast ausschließlich nach Westen, und zwang insbesondere der umfangreiche Neubau der Dragonerkaserne zur Ausgestaltung des Stadtbauplans. Die bestehenden Straßen werden daher verlängert, eine ganze Reihe neuer Straßen und Plätze eingelegt; mehrfach sind Vorgärten vorgesehen.

Der letzte der alten PRIVATPARKS IM WESTEN VON BERLIN wird in diesem Sommer der Bebauung erschlossen und aufgeteilt werden; es ist dies das 9000 qm große, von der Kurfürsten-, Keith- und Wichmannstraße umschlossene Parkgelände, das im vorigen Frühjahr von den v. Blücherschen Erben verkauft worden ist. Auf dem Gelände werden Wohnhäuser vornehmsten Stils errichtet werden. Die mitten im Park gelegene, seit vielen Jahren unbewohnte Carolina-Cottage fällt dann der Spitzhacke zum Opfer. Der mit alten, prachtvollen Bäumen bestandene Park bildet den Rest des ehemaligen, sich bis zum Zoologischen Garten erstreckenden Birkenwäldchens und erinnert noch an die vielen alten Gärtnereien und Baumschulen, die sich vordem in dieser Gegend befanden. Es ist wirklich zu bedauern, daß die Stadtgemeinde keine Handhabe zu besitzen scheint, der weitergehenden Verbauung alter Parkanlagen entgegenzutreten.

DIE AUSSTELLUNG ALTER STÄDTEBILDER IN BRÜNN war, abgesehen von Brünn selbst, namentlich von Amsterdam, Breslau, Frankfurt a. M., Graz, Hildesheim, Krakau, Linz, Lübeck, Nürnberg, Paris, Prag, Rothenburg a. O., Salzburg, Venedig, Wien und Znaim reich beschickt, im ganzen von 125 Städten mit ungefähr 600 Nummern, meist Ansichten und Schaubildern von Plätzen, Denkmälern, Stadttoren usw.

Schluß des redaktionellen Teils.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

3. Jahrgang 1906 5. Heft



WETTBEWERB UM EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE UMGEBUNG DES SCHLOSSES ZU MOERS.

Bei der Aufstellung der Entwurfskizzen war folgendes zu beachten:

Das alte Schloß ist als geschichtlich bedeutsames Gebäude zu erhalten; die Parkanlagen sollen möglichst geschont werden. Ein 80 Ar großer Bauplatz für ein öffentliches Gebäude ist vorzusehen und so anzuordnen, daß er nötigenfalls für herrschaftliche Häuser zerlegt werden kann. Als Park sollen mindestens 2 ha vorgesehen werden (ohne Einrechnung des Wassers und der Inseln); diese Fläche kann zusammenhängend oder auch durch Baustellen für Landhäuser unterbrochen angeordnet werden.

Es ist ferner gedacht, je nach Lage und Beschaffenheit des Geländes, Baustellen verschiedener Beschaffenheit vorzusehen, und zwar für ganz freistehende Wohnhäuser, für halbfreistehende, u. U. auch kleinere Blocks mit einigen eingebauten Häusern. Im übrigen ist villenartige Bebauung des Geländes erwünscht.

Dazu wurde bemerkt, daß die Grundstücke Nr. 2586/983, 2587/983, 2576/984 und 2575/984 gemeinschaftliches Eigentum des Kreises Moers und der Stadt Moers sind und daß jeder der beiden Miteigentümer vertragsmäßig berechtigt ist, die gemeinschaftlichen Grundstücke zu einer Straße auf seine Kosten offenzulegen und auszubauen, ohne daß hieraus ein Entschädigungsanspruch von dem andern Miteigentümer abgeleitet werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese geplante Straße aufgegeben wird, wenn in anderer Weise für eine angemessene Aufschließung des an die obigen Grundstücke angrenzenden Geländes gesorgt wird. Die Herstellung von mindestens drei neuen Hauptverbindungsstraßen zwischen der Innenstadt und den außerhalb der Umwallung liegenden Stadtteilen unter Überbrückung des Stadtgrabens ist vorzusehen. Das neben dem alten Schlosse stehende Fabrikgebäude kann unter Umständen zum Zweck der Herstellung einer Hauptstraße beseitigt werden.

Es ist notwendig, daß Bewerber vor Beginn der Bearbeitung eine Besichtigung des Geländes auf ihre Kosten vornehmen. Für die Aufstellung des Entwurfes einschließlich aller Nebenkosten, insbesondere der Reisekosten, erhält der Bewerber eine Entschädigung von 300 M. Alle Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Moers über, welche sie für ihre Zwecke nach Gutfinden benutzen kann.

Die preisgekrönten Entwürfe (vergl. S. 166 des Jahrgangs 1905) sind, wie folgt, beurteilt worden:

1. Entwurf mit dem Kennworte „Dornröschen", Verfasser Stadtbauinspektor G. Aengeneydt, Hannover — siehe Tafel 33.

Das Verkehrsnetz ist im allgemeinen gut angeordnet; es darf jedoch hervorgehoben werden, daß die ost-westlichen Verbindungen gewisse Übertreibungen insofern enthalten, als das Gelände westlich der Stadtgräben für Hochwasser offen gehalten werden muß und nicht bebaut werden darf; es muß gerügt werden, daß eine zweckmäßige Verkehrslinie von der Steintorbrücke nach der Zahnstraße hin fehlt; eine solche Verbindung kann indes ohne wesent-

liche Beeinträchtigung der Vorzüge des Planes ergänzt werden. Dabei würde ein weiterer Mangel des Entwurfes verbessert werden, der darin besteht, daß den v. Hanielschen Baulichkeiten die Rückseiten eines halben Baublockes vorgelagert sind. Die Trennung des öffentlichen Parkes in zwei verschiedene Teile ist wohl nach dem Programm gestattet, aber eine Schwäche des Entwurfes. Weitere Schattenseiten sind das Totlaufen der vom alten Schlosse kommenden Nord-Südstraße, sowie die verschwenderische Anlage der den „Lustgarten“ umgebenden Straßenzüge. Lobend anzuerkennen ist die im allgemeinen gute Ausnutzung des Geländes und die gute Anpassung der Straßen an die Eigentumsgrenzen.

2. Entwurf mit dem Kennzeichen „Roter Kreis“, Verfasser Professor F. Pützer, Darmstadt — siehe Tafeln 34—36.

Von den Hauptstraßenzügen sind rühmend hervorzuheben: 1. die Verbindung von der Steintorbrücke zur Zahnstraße. 2. die Verbindung von der Gartenstraße nach Südwesten, 3. die stattliche Alleestraße vom alten Schlosse zum geplanten Amtsgerichte. Die Durchführung letzterer Straße am alten Schlosse müßte indes an der Westseite in gekrümmter Form erfolgen, weil an der vom Verfasser gewählten Stelle die alte Schloßterrasse zerstört und neues Baugelände nicht aufgeschlossen wird. Eine gute West-Ostverbindung in der Nähe des alten Schlosses fehlt; dagegen ist die Filderstraße in zweckmäßiger Weise in der Richtung auf die Altstadt verlängert. Die Straßen im „Rosental“ und südlich davon haben keine Beziehung zum Hauptteile des Planes und erfordern zwei lange Überbrückungen über den Stadtgraben; dieser Teil des Planes ist mißglückt.

Die Verbauung der v. Hanielschen Gebäude durch vorgelagerte Neubauten ist unzulässig; es wird nötig sein, an der Front der v. Hanielschen Baulichkeiten eine Nebenstraße einzuschalten und die geplante Hauptstraße von der Steintorbrücke zur Zahnstraße ostwärts zu verschieben, was ohne Schwierigkeiten geschehen kann. Die bauliche Ausnutzung des Geländes kann, mit vorstehender Abänderung, als im allgemeinen befriedigend bezeichnet werden, da es leicht ist, die teilweise übertrieben geräumigen Parzellen zu verkleinern. Die vorgeschlagene Anordnung geschlossener Reihenbauten an einer Strecke der zum Amtsgericht führenden Alleestraße ist zu empfehlen.

Die künstlerischen Vorzüge des Planes in Straßenführung und Gebäudestellung sind rühmend anzuerkennen; auch die Anordnung des Planes mit Einbeziehung der Insel.

3. Entwurf mit dem Kennworte „Niederrhein“, Verfasser Stadtgartendirektor J. Trip, Hannover — siehe Tafel 37.

Das Verkehrsnetz leidet hauptsächlich an zwei bedeutenden Mängeln, daß nämlich die große Allee an der Westseite des Schlosses zweckmäßig vorbeigeführt, aber nicht unmittelbar nach Süden durchgeführt ist und daß die Verbindung von Steintorbrücke nach der Straße IV fehlt. Übrigens lassen sich diese beiden Mängel ergänzen, ohne die Grundzüge des Planes zu verändern.

Die Behandlung der Schloßterrasse und die Anlage des öffentlichen Parkes verdienen rühmende Anerkennung. Auch die Aufteilung des Baugeländes ist im allgemeinen befriedigend. Der für das öffentliche Gebäude vorgesehene Bauplatz nimmt jedoch in dem Stadtplane keine der Bedeutung eines wichtigen Bauwerkes entsprechende Lage ein.

Das Preisgericht empfiehlt die beiden Entwürfe mit dem „Roten Kreise“ und dem Kennworte „Dornröschen“ der weiteren Bearbeitung vorzugsweise zugrunde zu legen, dabei die in Verlängerung der großen Allee geplante Nord-Südstraße nach Art des Entwurfes „Dornröschen“ an der Westseite des Schlosses vorbeizuführen.

Diese Nord-Südstraße ist jedoch an ihrem Südende in passender Weise mit dem Vorgelände zu verbinden. Die Verlängerung der Filderstraße, sowie die Verbindung der Steintorbrücke zur Zahnstraße, die letztgenannte Verbindung mit der vorhin angedeuteten Verschiebung ostwärts, würden entsprechend dem Entwurfe mit dem „Roten Kreise“ anzuordnen sein, die West-Oststraße etwa entsprechend dem Entwurfe mit dem Kennworte „Dornröschen“. Für Schloßterrasse und Park gibt der Entwurf mit dem Kennworte „Niederrhein“ gute Anregungen. Über das Programm hinaus ist eine Verkehrslinie vom alten Schloße durch die Gärten zur Neutorbrücke in Aussicht zu nehmen.

DIE STADTERWEITERUNG VON LINDAU IM BODENSEE.

Von Dr. FRIEDR. von THIERSCH, München.

(Schluß aus Heft 4).

Zur Vervollständigung des Rundgangs um das ganze Stadtgebiet soll vom neuen Bahnhof aus nach Westen ein Fußgängersteig über die Gleise erbaut und ein Mauerweg an der Karlsbastion vorüber bis zum Pulverturme geführt werden. Von der Westspitze der Insel aus erstreckt sich ein solcher bis zur Einmündung der neuen Eisenbahnüberbrückung an der Lindenschanze.

Beim Entwurfe der neuen Uferstraße vom Schützengarten bis zum Hafen wurde angenommen, daß die Bauflucht gegen den See vorgerückt wird, die Gerberschanze jedoch als Aussichtspunkt erhalten bleibt. Ein Gürtel von Vorgärten liegt zwischen der neuen Uferstraße und den zukünftigen Häuserfluchten. Gegen Schiff- und Badehütten, welche nach dem See hin vorgeschoben werden mußten, besteht hier wohl kein Bedenken. Von der Wasserseite betrachtet, bot sich dem Beschauer noch bis vor kurzem hier ein besonders malerisches Bild, dessen völliges Verschwinden bei Durchführung der Uferstraße schmerzlich empfunden werden muß.

Stellenweise wuchsen die Holzhäuser über die Stadtmauerflucht heraus und stützten sich auf Pfähle, alten Pfahlbauten vergleichbar. Die baulichen Zustände in diesen Blöcken von eng zusammengedrängten Häusern sind übrigens so feuer- und gesundheitsgefährlich, daß über kurz oder lang ohnedies Wandel geschaffen werden muß.

Nicht ohne Schwierigkeit war es möglich, den Betrieb der Schiffswerft, welcher von der durchgeführten Uferstraße empfindlich berührt wird, zu berücksichtigen und zugleich auch für einen neuen Werkhafen Raum zu schaffen, der hierher verlegt werden müßte, wenn der ohnedies für

den heranwachsenden Dampfschiffverkehr schon knapp bemessene Lindauer Hafen von dieser Zutat befreit werden sollte. Die Verlegung der Schiffswerfte würde selbstverständlich die Durchführung erleichtern. Leider war es bisher unmöglich, für diese wichtige Anstalt einen neuen und passenden Platz in Vorschlag zu bringen. Die geplante Uferstraße erreicht den Lindauer Hafen an jener Stelle, die heute als Werkhafen dient und später mit einfachen Baumpflanzungen versehen werden könnte.

Auf der Römerschanze beabsichtigt die Gemeinde Lindau ein würdiges Denkzeichen an die Einigung Deutschlands zu errichten. Der Vorschlag geht dahin, einen gedrungenen vierkantigen Turm der einfachsten Gestalt in der Art der Römertürme aus Seefindlingen zu erbauen. An der dem Hafen zugewendeten Seite des Denkmals können nach der Idee eines Lindauer Bürgers das Andenken an Kaiser Wilhelm und Bismarck in einer zierlichen Brunnenhalle geehrt werden.

Auf dem sogenannten „Brettermarkt" an der Nordostseite des Hafens wird Raum gewonnen für die Errichtung eines Hotels oder Kurhauses. Diese Lücke in dem Kranze von Bauten, welche den Hafen umgeben, müßte mit einem Gebäude gefüllt werden, das die einfache und schlichte Form alter Lindauer Häuser widerspiegelt.

Eine für Lindau nicht unwichtige Lebensfrage hat von jeher die „Schranne" gebildet. Zahlreiche hölzerne Lagerhäuser haben sich zwischen dem Eisenbahngleise und der alten Stadtmauer am Diebsturm einerseits und der Lindenschanze andererseits angesiedelt, und für Lindau betrug das Einkommen aus dem hier lagernden Getreide in den letzten Jahren 8000—12 000 M. Mit der Verlegung des Güterbahnhofs und der Erbauung neuer Lagerhäuser an anderer Stelle wird die Fläche frei und der Erweiterungsplan schlägt hier einen geschlossenen Häuserblock für kleinbürgerliche Wohnungen vor, deren Schaffung man der Privatspekulation überlassen sollte. Diese Bebauungsweise wird umso willkommener sein, als bei der Umwandlung der östlichen Stadtsilhouette die Nachfrage nach dieser Wohnungsgelegenheit wesentlich wachsen wird.

Hoffentlich wird es der Stadt gelingen, den Bau der neuen Lagerhäuser am Rangierbahnhofe selbst in die Hand zu nehmen und sich dadurch für den Entgang schadlos zu halten, daß es sich alle Transitsätze und Zollabfertigungen sichert. Der Lindauer Getreideverkehr ist nichts anderes als Durchgangshandel; der Ortsverkehr ist unbedeutend. Mit der Verlegung des Güterverkehrs und der Zollabfertigungen nach dem Rangierbahnhofe wird allerdings ein Teil der Beamten nach Reutin und Aeschach verziehen, wobei die Nachfrage nach kleinen Wohnungen in Lindau selbst eine vorübergehende Minderung erleiden kann.

Die Teilung des Lindauer Eisenbahnverkehrs ist aus rein praktischen Gründen unvermeidlich. Es muß jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß sie unter Umständen im ganzen ungünstig auf Lindau einwirken wird. Der Rangierbahnhof wird das Lindauer Ladengeschäft beeinträchtigen, da der Karrenverkehr, der zum Bezuge der Waren vom Rangierbahnhof in die Stadt nötig ist, die Ware verteuert. Ein gewisser Handel und Wandel wird am Rangierbahnhof aufblühen. Doch wird die Verlegung des Schwerpunktes weniger schlimm empfunden werden, wenn die Vereinigung der Gemeinden zustande gekommen ist.

Lindau hat so gut als keine Industrie, und die städtischen Unternehmungen, die ja teilweise eine gute Rente abwerfen, leben in gewissem Sinne von der mittelbaren Besteuerung der Einwohner. Es handelt sich darum, neue Quellen zu eröffnen und die alte Handelsstadt zu neuer Blüte zu bringen. Dies kann aber nur geschehen, wenn die Bestrebungen der Gemeinde von einer einsichtsvollen staatlichen Handelspolitik unterstützt werden.

Lindau bedarf eines neuen Schlachthofs und hat für diesen Zweck sein Auge auf das Gelände der alten Schranne geworfen. Von einer solchen Wahl aber muß mit aller Entschiedenheit abgeraten werden, da hierbei eine weitgehende Schädigung des ganzen Viertels unvermeidlich ist. Kommt die Vereinigung der Landgemeinden mit der Stadt, welche ja gegenwärtig lebhaft angestrebt wird, zustande, so wird sich auf dem Festland, vielleicht unweit des Güterbahnhofs, auch ein Schlachthaus bauen lassen.

Die Stelle der ältesten Ansiedlungen von Lindau mit dem malerischen Diebsturme, der ehrwürdigen Peterskirche, der Glockengießerhütte und dem zugehörigen Teile der alten Stadtmauer wird, als in ganz besonderem Maße der Erhaltung würdig, der Stadtgemeinde ans Herz gelegt. Schon sind in unmittelbarer Nähe einige Wohnbauten von zweifelhafter künstlerischer Bedeutung entstanden. Der von der Lindenschanze heraufführende Straßenzug schont die besagte Stadtmauer und setzt voraus, daß ihr gegenüber bauliche Gebilde entstehen, die in einen gewissen Einklang gebracht werden.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist die Entwicklung des neuen Lindauer Bahnhofes. Mit Recht darf dieser als ein Schmerzenskind der Stadt betrachtet werden. Schon seit geraumer Zeit beschäftigen sich die zuständigen Behörden mit Entwurfsskizzen und es wird die Lösung dieser geradezu brennenden Frage sehnlichst erwartet. Auch hat es die Lindauer Stadtvertretung nicht daran fehlen lassen, ihr lebhaftes Interesse für die Neuregelung des Eisenbahnverkehrs zu betätigen. Wie verlautet, werden sich die zurzeit tagenden Kammern des Landtags mit der Bewilligung eines Teilbetrages befassen, der das Nächstliegende, die Umwandlungen am Rangierbahnhofe, ermöglicht.

Mit entgegenkommender Bereitwilligkeit haben das K. B. Verkehrsministerium und die K. B. Generaldirektion der Staatseisenbahnen den Einblick in Planungen gestattet, wobei insbesondere die zahlreichen Vorstudien des Herrn Regierungsrates Dr. Gröschel für das Empfangsgebäude in der Stadt Lindau von großem Interesse waren.

Ohne allzuweit in die Einzelheiten der höchst verwickelten Frage einzugehen, soll hier das folgende kurz berichtet werden:

Seit der ersten Entstehung der alten Bahnhofsanlage und des Gütertrajektes am Hafen haben sich zwei Gürtelbahnlinien, die österreichische und die württembergisch-badische, hinzugesellt, und es ist längst anerkannt, daß eine gründliche Wandlung, wie sie der vergrößerte Verkehr erheischt, in nächster Zeit geschaffen werden muß. Es liegt auf der Hand, daß der Lindauer Personenbahnhof je ein Doppelgleise für die drei einmündenden Linien nötig hat. Außerdem sind Gleise nach der Gütertrajektanstalt am Hafen notwendig, während der eigentliche Güterbahnhof in Lindau selbst nicht aufrecht erhalten werden kann, sondern unbedingt auf den Rangierbahnhof nach Reutin verlegt werden muß. Dort wird sich ein neues Verkehrs-

zentrum bilden, dem sich auch Lagerhäuser u. dergl. anschließen. Die Gemeinde wünscht begreiflicherweise eine Güterabfertigung auch in der Stadt selbst beizubehalten. Ob dies bei der Wandlung der ganzen Anlage möglich sein wird, muß dahingestellt bleiben.

In höheren Verwaltungskreisen ist mehrfach die Frage aufgeworfen worden, ob nicht nach dem Vorbilde von Warnemünde eine neue Trajektanstalt für Personenschnellzüge dem Hafen angefügt werden könnte. Die von Bayern herkommenden Schnellzüge würden, um den Umweg über Oesterreich zu vermeiden, ohne weiteres auf das Trajektschiff gelangen und von Romanshorn aus ihren Weg durch die Schweiz fortsetzen. Eine solche Trajektanstalt würde eine lebhafte Veränderung an der Südseite von Lindau hervorbringen. Da jedoch die Ausführung dieser Pläne noch in ferner Zukunft liegt, mußte darauf verzichtet werden, sie heute schon in den Stadterweiterungsplan hereinzuziehen.

Bei der Ausgestaltung des Rangierbahnhofs zum neuen Güterbahnhofe wäre die Verbindung mit einer dorthin zu verlegenden Gütertrajektanstalt selbstverständlich sehr erwünscht. Diesem Wunsche aber setzt sich die Seichtheit der dortigen Seeufer auf das lebhafteste entgegen. Güter- und Personentrajekte sind nur auf der Südseite der Inselstadt und auch dort nur mit Ausbaggerungen möglich. Aus demselben Grunde wird auch die Lindauer Schiffswerft bis auf weiteres ihren alten Platz beibehalten müssen.

Bei der weiteren Entwicklung der Pläne für die Lindauer Bahnhofsanlage hat sich der folgende Werdegang als notwendig herausgestellt: Zunächst muß der Rangierbahnhof vollkommen umgewandelt und für den sämtlichen Güter- und Personenverkehr eingerichtet werden. Erst nachdem dies geschehen, kann der Neubau des Lindauer Inselbahnhofs in Angriff genommen werden. Die Ausbildung der baulichen Seite dieses letzteren ist demnach weniger dringlich.

Unsere Skizze gründet sich auf die Vorarbeiten der k. Generaldirektion und insbesondere die Studien des Herrn Regierungsrats Dr. Gröschel.

Bisher war auf das Bild, das durch den vorgeschobenen neuen Bahnhof am Lindauer Hafen entstehen würde, noch keine sehr weitgehende Rücksicht genommen. Es scheint jedoch erwünscht, die Maße des Bahnhofs unter Berücksichtigung der praktischen Verkehrsbedürfnisse so am Hafen anzuordnen, daß ein angenehmes Bild in dessen Gesamterscheinung erreicht wird. Wie weit unser Vorschlag der tatsächlichen zukünftigen Ausführung des Bahnhofsgebäudes entspricht, läßt sich schwer voraussagen (siehe die Textbilder 3, 4 u. 5).

Die an den Doppelgleisen hinlaufenden Bahnsteige münden staffelförmig in einen breiten Kopfbahnsteig, der seine Fortsetzung in der Haupteingangshalle und deren Schalteranlagen hat. Dem Kopfbahnsteig einerseits und der Seeseite andererseits ist die Flucht der Warte- und Erfrischungssäle zugewendet. Nach Süden hin ist noch eine Halle vorgelagert, die zu ebener Erde, wie auch bei schönem Wetter auf ihrer oberen Plattform für Erfrischungszwecke verwendet werden kann. Die am Westturme gelegene Treppenverbindung führt zugleich auf den eisernen Steg. Dieser überschreitet die Bahngleise und vermittelt den Fußgängerverkehr an der Südseite der Insel. Die Anlegestelle der Dampfschiffe ist mit dem Bahnhofe selbst durch einen kleinen Hallenbau verbunden, so daß die Reisenden bei schlechtem Wetter den Eisenbahnzug gedeckt erreichen können.

Zurzeit befindet sich dicht am Hafenkai ein unscheinbares Zollgebäude, das für die Behandlung des von der Wasserseite her eintreffenden Reisegepäcks bestimmt ist. In entgegenkommender Weise hat die k. Oberzolldirektion den Anspruch auf einen Sonderbau für die Zukunft aufgegeben. Es kann somit das neue Empfangsgebäude in die Front der übrigen Hafenbauten vorgerückt werden. Für die Zollbehandlung der vom Wasser sowohl als auch auf der österreichischen Bahnlinie her eintreffenden Güter sollen besondere Räumlichkeiten, die auch dem Publikum bequem gelegen sind, im Empfangsgebäude selbst vorgesehen werden.

Die Straße, die am alten Bahnhof entlang führt, hat an ihrem nördlichen Ende durch das neue Postgebäude einen wirkungsvollen

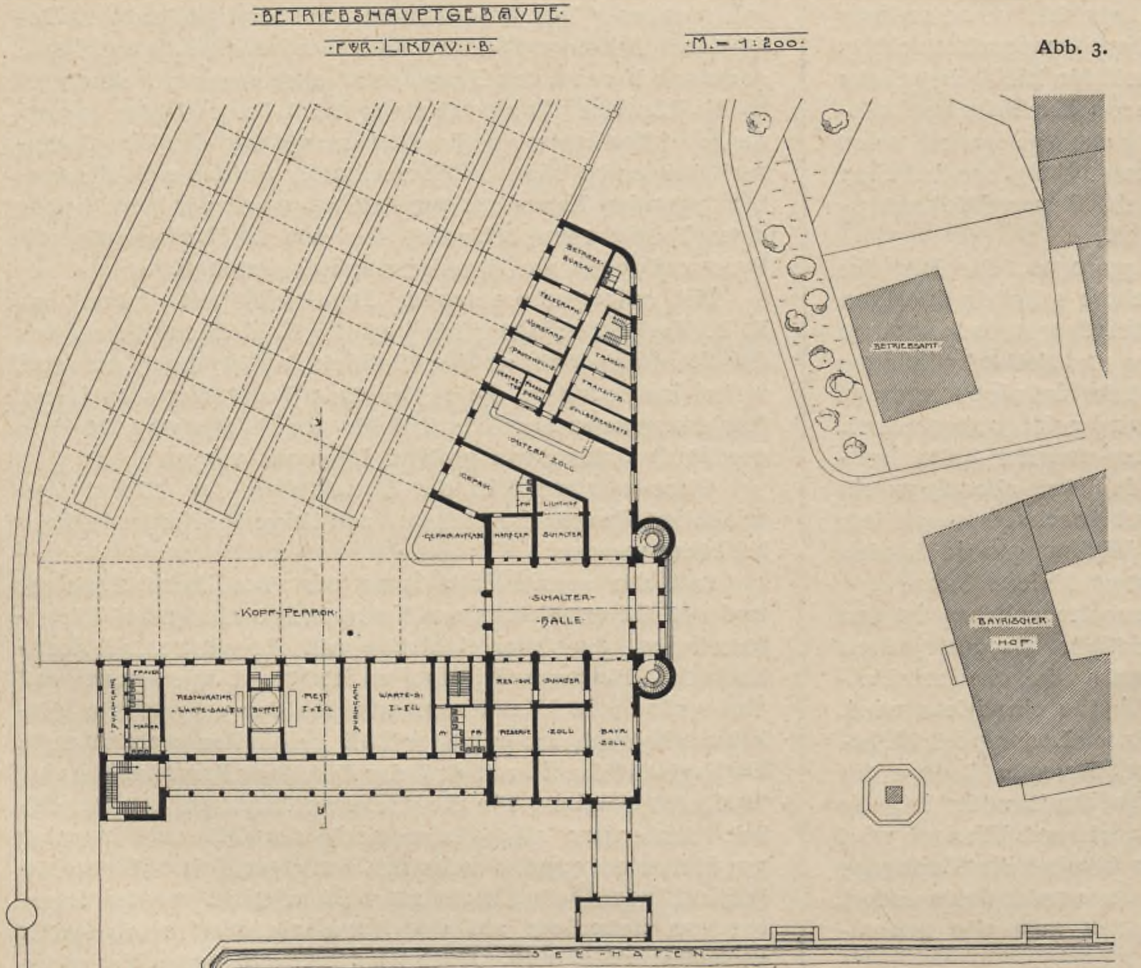


Abb. 3.

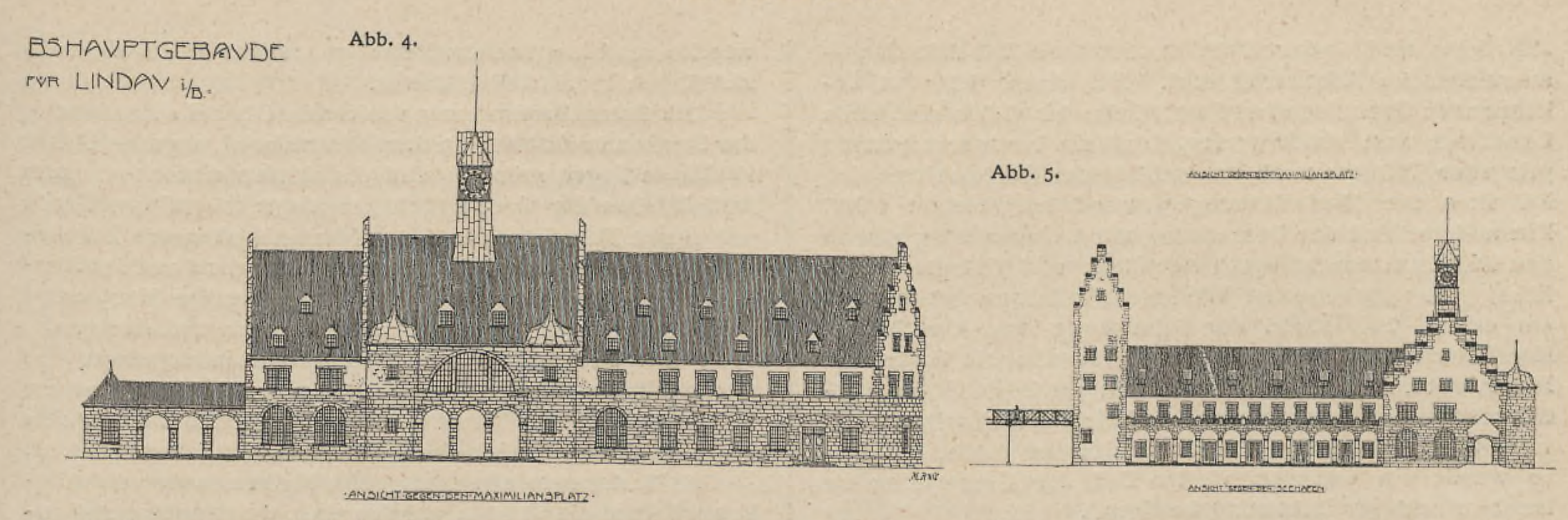


Abb. 4. Abb. 5.

Abschluß erhalten. Sie ist mit Bäumen bepflanzt und wird von einer schön gehaltenen gärtnerischen Anlage begleitet.

Bei dem Entwurfe des neuen Empfangsgebäudes ging das Bestreben dahin, die grüne Anlage zu erhalten und den Straßenzug bei seiner Ausmündung am Hafen platzartig zu erweitern. Die unverdeckten Bahnsteighallen und Bahngleise des neuen Bahnhofs werden freilich kein besonders erfreuliches Bild darbieten und es bleibt zu erwägen, ob der Verlust der schönen Anlagen durch eine sich an der Bahnhofsflanke hinziehenden Flucht von Diensträumen und kleineren Wohngebäuden aufgewogen wird.

Der Verfasser ist sich darüber klar, daß sein Stadterweiterungsplan ein einseitiger Vorschlag ist, da sich die finanzielle Seite der Entwicklungen dem Fernstehenden entzieht. Er hofft jedoch, daß die Beratungen im Schoße der Gemeinde auf der Grundlage solcher technischen Vorschläge leichter von statten gehen werden, als dies sonst der Fall sein würde.

Es sei zum Schluß noch der glückliche Umstand erwähnt, daß der Wohltäter der Stadt Lindau, Herr Major a. D. von Abel, persönlich zustimmenden Anteil an den Entwicklungen des Entwurfes genommen hat, so daß zu hoffen ist, daß seine der Stadt in wohlwollendster Weise zugedachten Unterstützungen auch deren zukünftiger Entwicklung erhalten bleiben.

Auch von anderen maßgebenden Seiten und solchen Persönlichkeiten, die ein warmes Herz für die lebenskräftige und schöne Entwicklung unserer Bodenseeperle haben, ist den Vorschlägen schon während der Vorbereitung manche dankenswerte Beipflichtung zu Teil geworden.

FABRIK- UND INDUSTRIEVIERTEL.

Von OTTO GEISSLER, Groß-Lichterfelde.

(Schluß aus Heft 4).

Auch in Lichtenberg bei Berlin ist ein besonderes Industrieviertel angelegt worden, in dessen Grenzen für ausreichende Blocktiefen und Grundstücksgrößen gesorgt wurde. Die anzusiedelnden Fabriken bequem an die Hauptverkehrswege anzuschließen, sind hier von der Hauptbahn abgezweigte Schienenstränge in das Innere der Blocks eingeführt worden, so daß die Fabrikgrundstücke unmittelbaren Bahnanschluß haben. Schon jetzt haben sich in dem Fabrikviertel zahlreiche industrielle Anlagen angesiedelt; wenn indessen die Bebauung des ganzen Ortsteils vollendet ist, wird sich wahrscheinlich zeigen, daß aus hygienischen und praktischen Gründen eine bessere Scheidung des Fabrikviertels vom Wohnviertel wünschenswert gewesen wäre.

So haben sich in einer ganzen Anzahl Städte und Gemeinden die Ortsbehörden dazu verstanden, besondere Bezirke der Gemarkung zur Anlage von industriellen Niederlassungen vorzubehalten und in diesen Gebieten den Fabriken die Ansiedlung vorteilhaft zu machen. Wie immer beim Aufschließen von Ortsteilen, ist auch bei der Anlage von Fabrikvierteln die Aufstellung des Bebauungsplanes, und dazu im besonderen Fall noch die Angliederung an die Verkehrmittel entscheidend. Diese interessante und zum Gedeihen eines Ortes so wichtige Aufgabe war auch für die Kreisstadt Teltow zu lösen und unter Mitarbeit des Verfassers und unter Benutzung eines Vorentwurfs der Bauräte Havestadt und Contag dort erledigt worden. An diesem Beispiel sollen nachstehend die Voraussetzungen und Erfordernisse für Industrieviertel näher erörtert werden. Damit man erkennen kann, worauf es beim Folgenden ankommt, ist ein Orientierungsplan der Arbeit beigefügt. Er stellt durchaus nicht den in allen Teilen fertigen Bauplan dar (der noch nicht zusammen gezeichnet ist und über den vielleicht später noch einmal geredet wird), sondern soll nur als Anhalt beim Betrachten für die Anordnung der Gebiete dienen.

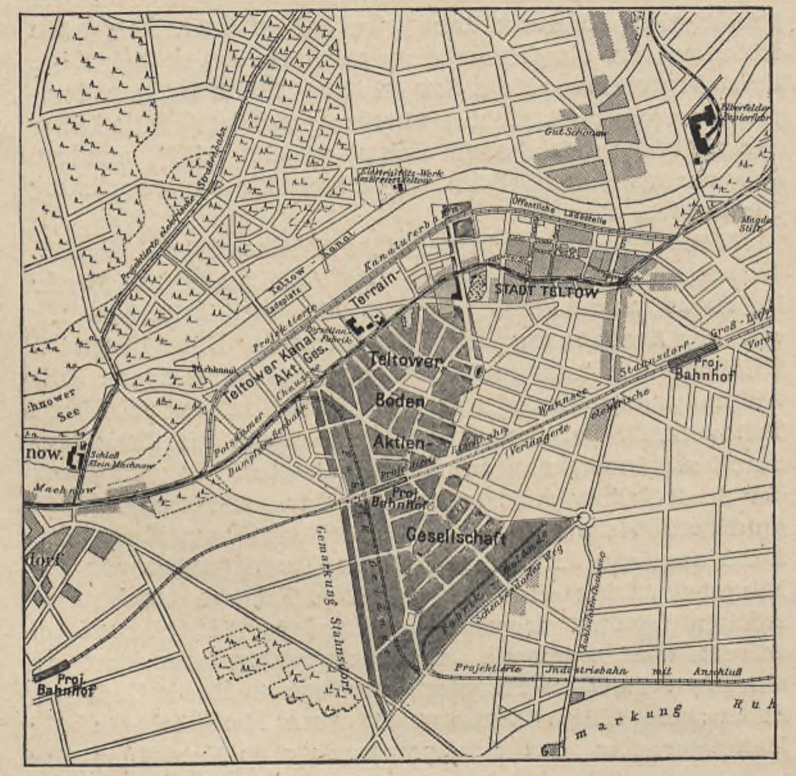
Teltow liegt ganz in der Nähe Berlins, aber außerhalb der eigentlichen Vorortzone. Die Verbindung mit Berlin ist etwas umständlich, so daß bis jetzt Teltow wenig von der Ausdehnung der so dicht in der Nähe liegenden Millionenstadt hatte, und fast ganz auf seine eigene Entwicklung angewiesen war. Jetzt aber ist der schiffbare Teltowkanal, der Spree und Havel durch den Kreis hindurch verbindet, nahezu fertig und sein Weg geht durch der Stadt Teltow gehörende, noch unerschlossene Gelände hindurch. Neben dem Kanale her wird vom Kreis eine Bahn angelegt, außerdem können Abzweigungen von der Hauptbahn Berlin-Halle her leicht zu Teltows Kanalgrundstücken geführt werden. Industrielle Niederlassungen würden also, wenn die Ansiedlungsbedingungen sonst gut sind, in Teltow die Hauptefordernisse zu ihrem Gedeihen finden: die billige Wasserstraße zum Heranbringen der Rohmaterialien, den Schienenstrang zum Versenden der

Fabrikate, und — durch die unmittelbare Nähe Berlins — ausreichendes Arbeiterangebot. Bei dieser klar zu erkennenden Grundlage hat Teltow, das bis dahin eine stille Landstadt war, dafür gesorgt, daß ein besonders günstig gelegener Teil des noch unerschlossenen Stadtgebietes den Fabriken zur Niederlassung passend hergerichtet wird. Ein anderer Teil der Gemarkung wird eingerichtet, den in den Fabriken beschäftigten Arbeitern und Beamten möglichst gute und bequeme Wohngelegenheit zu geben, und ein dritter Teil bleibt der Ansiedlung von Geschäften, Kaufläden usw. vorbehalten. Da Teltow aber als Vorort von Berlin doch immerhin bis zu einem gewissen Grade Vorteil von Berlins Ausdehnungsbedürfnisse haben wird, wenn erst, wie zu erwarten, die Verbindungen besser werden, so wurde ein weiterer, vierter Teil der Gemarkung zu landhausmäßiger Bebauung bestimmt.

Dieser letzte Teil liegt zwischen der Grenze nach dem Berliner Villenvorort Groß-Lichterfelde und der jetzt schon bebauten alten Stadt. Die alte Stadt selbst mit den nächstumliegenden Geländen soll als Geschäftsgegend erhalten bleiben; in ihr liegen auch die öffentlichen Gebäude: Rathaus, Schulen, Kirchen usw. Entgegengesetzt dem Villenviertel kommt hinter der alten Stadt das Wohnviertel, und hinter dem Wohnviertel, am Teltowkanal entlang, sind die Gebiete zu industrieller Ausnutzung festgesetzt. Diese Gebiete greifen um das Wohnviertel herum und am Kanal entlang bis zu der alten Stadt hin, an deren Peripherie der Hafen, die öffentliche Ladestelle liegt, die also gleichmäßig gut vom Industrieviertel und von dem Geschäftsteil in der alten Stadt zugängig ist.

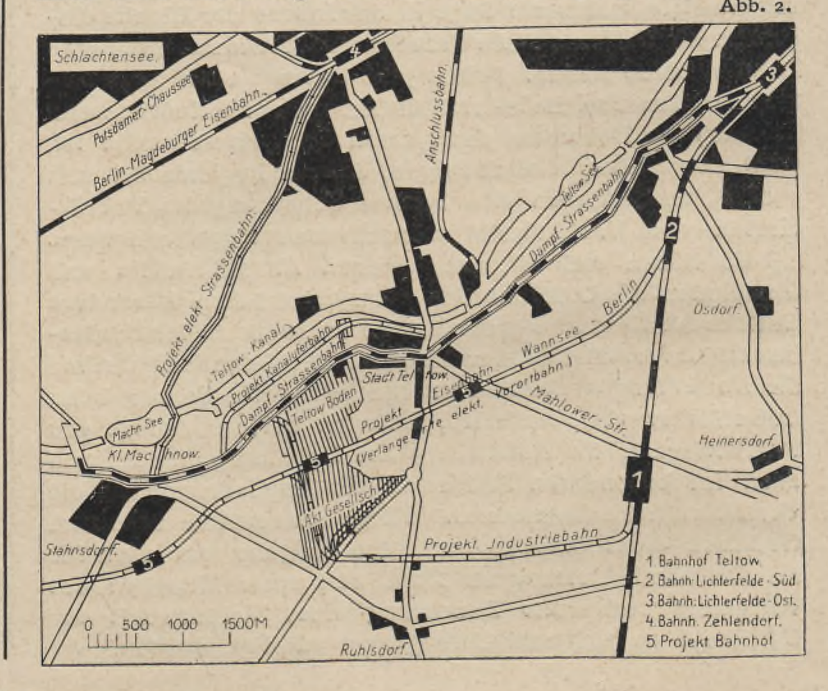
Umgeben ist die Stadtgemarkung von landschaftlich bevorzugten Geländen, die, das Fabrikviertel umrahmend, aber durch den Teltowkanal und durch Waldstreifen von ihm getrennt, auf dem Gebiet des benachbarten Stahnsdorf und Klein-Machnow liegen. Diese Gelände werden ebenfalls durch Bebauungspläne aufgeschlossen, sollen durch Austausch mit anderen Landflächen in Teltow eingemeindet werden und angenehme Privatwohnsitze für die sich ansiedelnden Industriellen bieten.

M. 1 : 40000 Abb. 1.



Die Zweckbestimmung der Gebiete hat die Anordnung der Straßen beeinflußt. In dem Villenviertel, wo alle Häuser in Gärten liegen müssen, sind die Straßen einfach nur zum Aufschließen der Grundstücke angelegt: in geringer Breite mit einem Fahrdamm und zwei baumbepflanzten Bürgersteigen. Hier werden die Gärten bestimmend auf das Aussehen der Straßen wirken. Nur einige wenige Hauptwege sind breiter ausgebildet, um sie zu betonen und eine große, breit mit Promenaden ausgebaute Verbindungsstraße, in der auch die Straßenbahnen fahren, geht als Hauptverkehrsweg von der Stadt Teltow nach Groß-Lichterfelde bezw. Berlin hin durch das landhausmäßig bebaute Gebiet. — Das bestehende alte Stadtgebiet bleibt soweit wie möglich erhalten, die Straßen wurden aber, wo es not tut und angeht, verbreitert, neue Anschlußstraßen nach den neuen Gebieten hin durchgelegt und so der alte, den Geschäften dienende Ortsteil von allen neu aufzuschließenden Gebieten her zugänglich gemacht. Vorgärten wurden in diesem Teile nicht angenommen, weil diese erfahrungsgemäß der Anlage von Ladengeschäften mit Schaufenstern ungünstig sind. Dagegen ist die Erhaltung des großen schönen Kirchplatzes, des Marktes am Rathaus betont, und bei der Durchführung der Anschlußstraßen darauf Bedacht genommen, daß die Plätze nur an den Verkehr herangerückt, nicht aber von diesem überflutet werden. — Für das Aussehen und die Wegeführung am meisten bevorzugt wurden die Straßen im Wohngebiet. Man sagte sich, daß den Arbeiter- und Beamtenwohnungen wohl am wenigsten Bequemlichkeit und Komfort gesichert werden kann, auch nicht durch Beschränkungen der Bebauungsmöglichkeit, und wollte darum lieber von vornherein den Straßen ein freundliches Aussehen und eine gewisse Benutzbarkeit geben. Es wurden durchgehend Vorgärten angeordnet, Promenadenwege in den meisten Straßen vorgesehen und abseits der Straßenführungen Plätze eingerichtet. Dennoch ist durch vorsichtig abgemessene Wahl der Blocktiefen allzu rücksichtsloser Erbauung von Hintergebäuden Einhalt getan und es soll beim Bebauen der Viertel möglichst nach einer Bebauung im Block mit Festlegung einer rück-

Abb. 2.



wärtigen Baufluchtlinie und Anordnung von Gartenanlagen im Innern des Blocks hingearbeitet werden.

Durch breite Alleestraßen von den Wohngebieten getrennt, schließt sich nun das eigentliche Industrieviertel an. Hier sind Blocktiefen bis weit über das eigentliche Durchschnittsmaß von 200 m festgesetzt. Eine Hauptstraße, die Kanalstraße geht parallel dem Kanal und in ihr ist, wie in mehreren anderen Straßen, ein Gleis angelegt. Die Straße selbst ist 20 m breit, das Gleis liegt in einem 10 m breiten vorgartenartigen Streifen an einer Seite der Straße neben dem eigentlichen Straßenkörper. Die Breite des Streifens reicht aus, um ein Nebengeleise anzulegen, so daß die einzelnen Fabrikgrundstücke mittels einer Drehscheibe bequem rechtwinklige Anschlüsse an das Gleis erhalten können. An anderen Stellen des Industriegebietes war es möglich, bei wirklich auf den Kanal zustoßenden Baublocks zwischen Parallelstraßen die Gleise in die Mitte des Baublocks zu legen, was natürlich viel vorteilhafter und überall zu erstreben ist, weil dabei die Fabriken viel ungehinderter beim Wagentransport sind, und weil man den Straßenverkehr und das Pflaster nicht mit den Gleisanlagen zu belasten braucht.

Durch verschiedene Abmessung der Baublocktiefen hat man jeder Fabrikart die Ansiedlungsmöglichkeit gegeben. Die größten werden sich voraussichtlich an der ca. 2 km langen Kanalstraße ansiedeln. Die Fabriken können unmittelbar am eigenen Grundstücke hinten die Rohmaterialien aus den Schiffen entladen, sie ohne die sogenannten „rückläufigen Bewegungen“ durch die Fabrikationsstellen hindurch bringen und vorn in der Kanalstraße die fertigen Erzeugnisse auf Eisenbahnwagen wieder versenden. Den anderen Gebietsteilen ist durch die Anlage der Bahnanschlüsse im Innern der Blocks bequeme Empfangs- und Versendungsmöglichkeit gegeben; außerdem wurde bei der Anordnung der Straßen darauf gesehen, daß gerade Verbindungen von den einzelnen Grundstücken zum Hafen und zur Lösch- und Ladestelle hin gehen.

Es traf sich sehr glücklich für den Vertragsabschluß zum Ausbauen der Straßen, daß das ganze Industriegelände und ein Teil des Wohngeländes in der Hand von 2 Gesellschaften ist. Von diesen hat die Teltowkanal-Terrain-Gesellschaft die Gelände im Zuge des Teltowkanals in Besitz, die, mit Wasser- und Gleisanschluß, vorwiegend der Großindustrie vorbehalten werden sollen. Das andere Gelände gehört der Teltower Bodenaktiengesellschaft, die ihre Grundstücke für mittlere und kleinere Fabriken mit Gleisanschluß, und zum andern Teil für Wohnzwecke eingerichtet hat. Gegenüber diesen klar festgestellten Bedürfnissen konnte die Stadt ihre vertraglichen Anforderungen an Ausbau der Straßen, Befestigungsart u. dgl. stellen, und hat natürlich dafür gesorgt, daß auch den kleineren, nicht unmittelbar am Kanale liegenden Fabriken bequeme gerade Wege zu den Hafen- und Ladeplätzen hin eingerichtet werden.

Beim Planen der Straßen war allein ihr Nutzen maßgebend. Sie sind mit Ausnahme des geringen, für die Regenwasserableitung nötigen Gefälles ganz eben, um dem Lastverkehr keine Hindernisse zu bieten. Im Querprofil ist bei den Hauptstraßen ein 9 m breiter Fahrdamm, 2 Bürgersteige von je 3,50 m Breite, und ein Promenadenweg von 4 m Breite vorgesehen. Der letztere ist unbefestigt, mit 2 Baumreihen bepflanzt, und soll hauptsächlich den in den Fabriken arbeitenden Leuten einen guten und angenehmen Weg zu ihren Arbeitsstellen geben. Bei Regenwetter können die Bürgersteige benutzt werden. Besondere Rücksicht ist darauf genommen worden, daß Wohnviertel und Geschäftsviertel von allen Teilen des Fabrikviertels aus in bequemer Weise erreicht werden können. Nur eine einzige Straße, die weniger zur Aufteilung des Industrieviertels dient, sondern hauptsächlich den Verkehr aus einer Nachbargemeinde nach Teltow überleiten soll, ist etwas bevorzugt worden bei ihrer Ausgestaltung, ohne doch den Charakter des Industrieviertels zu ändern. Alle Straßendämme der Fabrikstraßen werden mit Reihensteinpflaster versehen, die Bordsteine kommen an der Oberkante 25 cm breit zur Verwendung, die Bürgersteige sind aus Mosaikpflaster mit einem Gehstreifen von Granit- oder Zementplatten geplant. Die Promenadenwege bleiben, wie schon erwähnt, ohne Befestigung, und werden nur durch eine Schotterschicht unter einer Kieslage gesichert. Für die Nebenstraßen im Wohngebiet ist Kleinsteinpflaster zugelassen und deren Bürgersteige werden nur mit Mosaikpflaster befestigt.

Natürlich mußte den zu erwartenden Niederlassungen auch Wasser, Licht und Entwässerung gegeben werden. Wasser und Gas geben die Charlottenburger Wasserwerke, bezw. die englische Gasanstalt ab. Elektrizität kann vom Elektrizitätswerk des Kreises, das den Kanalbetrieb versorgt, bezogen werden. Die Entwässerung ist von der Stadt nach dem Trennsystem durchgeführt, d. h. die Schmutzwässer werden getrennt von den Regenwässern abgeleitet. Die Fabrikationswässer von großen Fabriken sind von der Schmutzwasserkanalisation ausgeschlossen und sollen grundsätzlich auch nicht ohne weiteres in die Regenwässerkanäle geleitet werden. Das ist nicht gut anders möglich, weil die Fabrikwässer ihrer Menge und Beschaffenheit nach so verschieden sind, daß sie kaum jemals einheitlich behandelt werden können. In einzelnen Orten betragen die Fabrikabwässer das hundertfache der Schmutzwassermenge von der ganzen Stadtgemeinde, eine einzige Fabrik leitet oft mehr Wasser ab, als die ganze Stadt. Die Abwässer sind oft nicht nur auf natürliche Weise verunreinigt, wie die der Stadt, sondern es haften ihnen Säuren, Gifte usw. an, die eine besondere Behandlung nötig machen, oft auch schon vor Eintritt des Wassers in die Rohrleitungen neutralisiert werden müssen, damit sie die Rohrleitungen nicht angreifen. In den allermeisten Fällen werden darum die Fabriken unter Aufsicht der Gewerbeinspektoren selbst für die Reinigung ihres Abwassers und dessen Ableitung in die Vorflut, hier also in den Teltowkanal, sorgen müssen. Die Stadt mußte sich damit begnügen, den Fabriken die günstigste Lage zur Vorflut zu geben, und ihnen die Regenwässer und die Schmutzwässer (d. h. die von den Latrinen, etwaigen Wohnräumen, Wascheinrichtungen usw. kommenden Abwässer und Abgänge) abzunehmen. Dabei können die Niederschlagswässer von Fall zu Fall mit in die Regenwasserkanäle aufgenommen werden, wenn ihre Menge nicht zu groß für die gerade vorhandene Rohrweite ist, und wenn sie vor Einleiten in die Kanäle eine Vorrichtung zum Abscheiden des von ihnen aufgenommenen Öles und zur Abkühlung durchflossen haben.

Es ist als wünschenswert zu bezeichnen, daß die Fabriken da, wo sie in besonders behandelten Industrievierteln zusammen liegen, sich zu einem Verbande vereinigen, der

die Abwässer zusammenführt, reinigt und ableitet. Damit wird jede Fabrik die Sorge für sich, den lästigen Betrieb und die lästige Beaufsichtigung ihrer eigenen Reinigungsanlagen los. Der Verband aber kann beim Zusammenfluß aller Abwässer meist bequemer und mit allen Vorteilen, die eine Gesamtanlage vor Einzelanlagen hat, die Abwässer reinigen, von denen einige Arten beim Abfließen in den gemeinsamen Kanälen, oder in Ausgleichbehältern, schon gegenseitig neutralisierend wirken. So sieht man, wie vieles einzelne bedacht werden muß, um industriellen Niederlassungen die Ansiedlung möglich oder begehrenswert zu machen. Die einzelnen Erfordernisse stehen oft in geradem Widerspruche mit denen, die man an Wohngebiete stellen muß, und sind gleichwohl für die gedeihliche Entwicklung der Fabriken unentbehrlich. Es kann also nicht mit einheitlichem Maße gemessen werden.

DIE GEMEINDESTRASSEN UND DIE BILDUNG GEEIGNETER BAUSTELLEN IN BAYERN.

Von AMICUS, München.

Die Gemeinden und Staatsaufsichtsstellen werden durch die fortwährende Entwicklung der Verhältnisse des örtlichen Verkehrs und der Ordnung des Bedarfes an Wohngebäuden immer wieder vor neue Aufgaben gestellt, deren sachgemäße Erledigung das öffentliche Wohl gebieterisch erfordert.

Während nun in Bezug auf die örtliche Straßenherstellung fast in allen Kulturstaaten und auch weitaus in den meisten deutschen Staaten den Gemeinden das Recht eingeräumt ist, das „Straßenland“, d. h. jene Grundflächen, die man zur Anlage neuer Straßen und Plätze braucht, durch „Zwangsenteignung“ zu erwerben, und auch in der Richtung auf die Bildung geeigneter Baustellen schon mehrere deutsche Staaten, vornehmlich Baden und Sachsen und teilweise auch Preußen, den allein richtigen Weg der gesetzlichen Regelung beschritten haben, steht Bayern, das sich doch sonst einer umsichtigen, gedeihlich fortschrittlichen Gesetzesausgestaltung erfreut, nach diesen beiden Richtungen noch zurück.

Nachdem von der bayerischen Regierung eben beabsichtigt ist, ein neues „Wegegesetz“ den Kammern in Vorlage zu bringen, so entsteht für uns die wichtige Frage, ob diese Vorlage geeignet ist, die in Rede stehende, sich schon allenthalben schwer fühlbar machende Rückständigkeit gründlich zu beseitigen. Unseres Erachtens kann diese Beseitigung nur in der nachfolgend vorgeschlagenen oder ähnlichen Art und Weise erfolgen.

Bayern, welches von einem ausländischen Kenner der Verhältnisse ein musterhaft verwaltetes Land genannt wird, hat seiner ländlichen Bevölkerung durch die Schaffung eines vortrefflichen, aber strengen Gesetzes über die ähnlichen Verhältnisse der Flurbereinigung, d. i. der Herstellung entsprechender Feldwege und der Bildung wirtschaftlich wohlgestalteter ländlicher Grundstücke, unschätzbare Vorteile zugewendet. Man weiß, daß diese der allgemeinen Landeskultur wie der Einzelwohlfahrt gleich förderliche agrarpolitische Gesetzgebung in kurzer Zeit schon große Triumphe gefeiert hat und noch weitere feiern wird, und daß dieses Gesetz trotz seiner strengen Eingriffe in das so heilig gehaltene Privateigentum im ganzen Lande populär geworden ist.

Im Hinblick hierauf ist es uns verwunderlich, daß man in Bayern bisher so rückständig bleiben konnte, den Gemeinden eine gleichartige gesetzliche Regelung in Bezug auf die Herstellung der Ortsstraßen und die Bildung geeigneter Baugrundstücke vorzuenthalten. An Anregungen und Wegweisungen für solche Regelung hat es in der bayerischen und deutschen Literatur wahrlich nicht gefehlt. Diese Frage ist vielmehr nach allen Seiten von sachkundiger Feder bereits längst so eingehend beschrieben und beleuchtet worden, daß sie in Fachkreisen schon bald als eine bautechnische Seeschlange erscheint.*)

Sollten alle diese Abhandlungen und Vorschläge, auch die Verhandlungen und sehr eingehenden Motive über die in den verschiedenen deutschen Staaten hierüber bereits erlassenen Gesetze an maßgebender Stelle spurlos vorübergegangen sein? Oder sollte man jenen vereinzelt erhobenen Stimmen Gehör geschenkt haben, welche das Recht auf Enteignung von Straßenland und auf die zwangsweise Umlegung von Grundstücken zu Gunsten der Ausführung bestehender Bebauungspläne für die Städte als entbehrlich darstellten? Zum Beweise des Irrtums solcher Anschauungen verweisen wir lediglich auf die gründlichen Widerlegungen von Dr. ing. J. Stübben in dieser Zeitschrift v. J. 1905, Heft 3, S. 38, von C. Strinz 1905, Heft 10, S. 135 und von Lube in der Zeitschrift für Vermessungswesen 1904, S. 48.

Eine allgemein freudig begrüßte Entschließung hat in der in Frage stehenden Richtung das Bayerische Staatsministerium des Innern im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege unterm 26. November 1898 erlassen, indem es hierdurch eingehende Leitsätze über Straßenführungen und Anlage freier Plätze im Stadterweiterungsgebiete gegeben hat. So vortrefflich diese Anordnungen auch erscheinen, so schwierig gestaltet sich deren praktischer Vollzug. Es fehlt ja zur Zeit jede gesetzliche Handhabe dafür, um die Freilassung und Abtretung der für die Schaffung von freien Plätzen und Anlagen erforderlichen Grundflächen auf die beteiligten Grundeigentümer gleichmäßig auszuteilen. Zur Erreichung dieser unbedingt notwendigen Gleichmäßigkeit gibt es aber nur ein Mittel, d. i. die gesetzliche Vorschrift der Zusammenlegung oder Umlegung der Grundstücke jener Flächen, für welche

*) Als besonders eingehende Arbeiten über diese Frage dürften zu bezeichnen sein:

a) Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung von Oberlandeskulturgerichtsrat E. Meyn, Berlin. Carl Heymanns Verlag 1903.

b) Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung von R. Baumeister, J. Classen und J. Stübben, Berlin. Verlag von Ernst Toeche 1897.

c) Die Baulandumlegung als besonderer Fall der Bebauungsplandurchführung, Leitfaden von Alfred Abendroth, Berlin. Carl Heymanns Verlag 1903. Ferner finden sich für bayerische Verhältnisse bemerkenswerte Abhandlungen von Josef Windstosser in den Blättern für administrative Praxis Bd. XLVI, No. 5 und Bd. LIII, No. 3 und 4.

die in der erwähnten Ministerial-Entschließung verlangte Ordnung geschaffen werden soll.

Wir gehen nämlich von der nun fast allgemein für richtig gehaltenen Anschauung aus, daß den Gemeinden nicht zugemutet werden kann, die allerdings im öffentlichen Interesse gelegene, jedoch dem Privatinteresse in noch höherem Maße vorteilhafte Schaffung der erforderlichen freien Plätze und Anlagen in neu zu erschließenden Baugebieten ausschließlich auf eigene Kosten zu übernehmen. Dies müßte aber geschehen, wenn eine Verteilung der erforderlichen Freilassung auf die beteiligten Grundstücke nicht möglich wäre. Aber auch in diesem Falle könnte die notwendige Grundflächenerwerbung durch die Gemeinden nur dann stattfinden, wenn diesen das Enteignungsrecht hierauf zustände.

Die Gefahr, zu solchen Erwerbungen auf Kosten der Gemeindekasse gedrängt zu werden, mag für die Städte auch wohl einen triftigen Grund bilden, das Recht der Enteignung für die Anlage neuer Straßen und Plätze nicht zu wünschen. Die Ausübung dieses Enteignungsrechtes könnte den Gemeinden unter Umständen viel zu teuer zu stehen kommen. Die Gemeinden könnten bluten, während die Besitzer der an solche Neuanlagen angrenzenden Grundstücke die hohen Vorteile, welche aus diesen Neuanlagen unzweifelhaft erwachsen, fast umsonst einheimsen würden. Ja, es würde sogar nicht selten der Fall sein, daß ein Grundeigentümer für die zu den Straßen und Anlagen abzutretenden Grundflächen reichliche Entschädigung erhält und sodann aus seinen nun erschlossenen Restkomplexen weitere reiche Gewinne zieht. Da muß den bayerischen Städten vom Finanzstandpunkte aus betrachtet der bisherige Zustand doch viel lieber sein. Man braucht ja jetzt nur die Baufluchtlinien zu ziehen, die Baulinienpläne genehmigen zu lassen und das Straßen- und Platzland fällt der Stadt unentgeltlich in den Schoß. Wir hätten nach unserer vorhin geäußerten Anschauung dagegen nichts einzuwenden, wenn die auf diese Art erreichte Freilassung von Straßen- und Platzland in gleichmäßiger Weise auf Kosten aller beteiligten Grundstücke erreicht werden könnte.

Allein das ist ja bei der bekanntlich in Bayern fast allenthalben, auch in den Stadtumgebungen bestehenden großen Unregelmäßigkeit der Grenzzüge, der Gestaltung und Gemenglage der in Frage kommenden Grundstücke schlechterdings eine Unmöglichkeit. Und unter solchen Verhältnissen wachsen aus dem bisher in Bayern bestehenden Rechte der Gemeinden zur Aufstellung und bezw. Genehmigung der Baufluchtlinien und Baupläne die schreiendsten Mißstände heraus, indem der eine Grundeigentümer von seinem oft sehr wertvollen Besitze viel, der andere von seinem vielleicht geringer wertigen Grundstücke weniger abzutreten hat, das eine Grundstück für die neuen Verhältnisse ganz passend nur am Ende berührt, das andere aber mitten durchschnitten wird, dadurch dieser Eigentümer durch die Neuanlage und Schaffung entsprechender Zugänglichkeit für sein Grundstück den entstehenden Mehrwert fast umsonst erhält, während jener den Vorteil des Baugrundaufschlusses teuer erkaufen muß. Wenn obendrein solche Grundstücke nebeneinander liegen und der Grundeigentümer, welcher seinen Vorteil so teuer hat erkaufen müssen, sieht, wie sein Nachbar nur wegen der zufällig günstigeren Lage oder Gestalt seines Grundstückes die gleichen oder vielleicht noch höheren Vorteile ohne entsprechendes Entgelt einstreichen kann, so müssen wir jenen Recht geben, welche sagen, hier begeht man einen unerhörten Eingriff in die Heiligkeit des Eigentums, und nicht dort, wo durch Zusammenlegungs- oder Umlegungs-Zwangsvorschriften diese Verhältnisse gesetzlich geregelt werden.

Hieraus geht aber weiter klar hervor, daß die erwünschte gesetzliche Regelung dieser Verhältnisse nicht einseitig durch Verleihung des Enteignungsrechtes an die städtischen Gemeinden, sondern nur Hand in Hand mit der Einführung der gleichzeitigen Zusammenlegung oder Umlegung der bei den Straßen- und Platz-Anlagen beteiligten Grundstücke stattzufinden hat.

Bayern hat es ja bei der von uns verlangten Gesetzgebung eigentlich verhältnismäßig leicht. Es braucht nur in die Fußstapfen jener deutschen Staaten zu treten, wo diese Reformen bereits Gesetz geworden sind, und die Fehler zu vermeiden, die man dort hierbei gemacht hat. Wenn auch von dorther sich Stimmen vernehmen lassen, dahingehend, daß man mit diesen Gesetzen noch nicht viel habe anfangen können, oder daß man, wie in Frankfurt, ein zwangsweises Umlegungsverfahren genau nach der Vorschrift des Gesetzes überhaupt noch nicht habe einzuleiten oder durchzuführen vermocht, so beweist das eben nur, daß mit der Art und Weise dieser Gesetzgebung noch nicht die Vollendung erreicht wurde, daß diese Gesetzgebung vielmehr noch verbesserungsbedürftig ist. Und da glauben wir in Bayern im Hinblick auf den erwähnten Erlaß unseres strammen Flurbereinigungsgesetzes, daß wir eine nach jeder Richtung praktischere Ausgestaltung der gewünschten und nicht länger mehr verschiebbaren gesetzlichen Regelung der in Frage stehenden Verhältnisse erwarten können.

Vielleicht sind wir im Stande, zur entsprechenden Lösung der Frage einiges beizutragen, wenn wir unsere Anschauungen hierüber in nachstehenden Punkten einigermaßen als Gesetzesvorschläge formulieren. Wir halten uns hierbei möglichst an den Wortlaut und den Sinn bereits bestehender Gesetze und fügen nur die nach unserer Meinung erforderlichen Verbesserungen bei.

Während in Preußen die jüngste einschlägige Gesetzgebung durch den Erlaß des vorerwähnten Sondergesetzes für die Stadt Frankfurt stattgefunden hat, wurde in Sachsen diese Gesetzgebung dem allgemeinen Baugesetze vom 1. Juli 1900 (§ 54 ff.) eingefügt. Kurz und bündig lauten die dortigen Vorschriften. In Baden, wo das gemeindliche Recht zur Enteignung des Straßenlandes schon länger bestand, und wo man, wie später auch in Sachsen, die Gefahr erkannte, welche den Gemeindekassen aus diesem einseitigen Rechte ohne Verbindung mit dem Rechte auf Herbeiführung der Baugrundzusammenlegung drohte, hat man diese letztere Regelung mit dem Erlasse des Ortsstraßengesetzes vom 6. Juli 1896 (Art. 11 ff.) verbunden.

Auf dem gleichen Wege, also in Verbindung mit dem Erlasse eines Wegegesetzes halten wir für Bayern die Lösung der Frage durch folgende Bestimmungen für angezeigt:

1. Die Gemeinden sind berechtigt, auch gegen den Willen einzelner Grundeigentümer jene Grundflächen gegen Entschädigung zu erwerben oder auf solche eine Dienstbarkeit zu legen, welche zur Herstellung und Verbesserung von Anlagen öffentlicher Straßen und Plätze,

Brücken, Ufer- und Dammbauten, Wasser-, Gas- und Stromleitungen u. dgl. erforderlich sind. Diese Erwerbung erfolgt in bebauten Gebieten im Wege der Zonenenteignung, im unbebauten Gelände bei Umlegungen in dem nachstehend bestimmten Verfahren ohne Entschädigung.

Die Enteignung tritt ein mit der Erklärung der Vollziehbarkeit der Unternehmung durch das Staatsministerium des Innern.

2. Wenn die angemessene Bebauung eines im Bereiche eines Bebauungsplanes befindlichen Geländes durch Lage, Form und Flächeninhalt der Grundstücke oder Grundstücksteile verhindert oder in unverhältnismäßiger Weise erschwert wird, kann zur Gewinnung geeigneter Baustellen eine Neueinteilung des Geländes durch Änderung der Grenzen oder Umlegung, auch gegen den Willen der Eigentümer stattfinden, falls die Neueinteilung der Grundstücke im öffentlichen Interesse liegt und entweder:
   a) von der Gemeindevertretung oder
   b) von mehr als der Hälfte der betroffenen Grundstückseigentümer, welche zusammen mehr als die Hälfte der betroffenen Gesamtfläche besitzen, bei der Baupolizeibehörde oder der hierfür bestimmten besonderen Behörde beantragt wird.

3. Wird die Umlegung für Grundstücke erforderlich, deren Gebäude durch Feuer, Wasser oder andere Elementargewalt zerstört worden sind, so kann die Gemeindevertretung zur Vornahme der Umlegung angehalten werden.

4. Einzelne, in der Bereinigungsfläche befindliche, bebaute oder in besonderer Weise (z. B. als Gärtnereien, Baumschulen u. dgl.) benutzte Grundstücke, deren Wert eine Ausgleichung durch andere Grundstücke wesentlich erschweren würde, können von der Umlegung ganz oder teilweise ausgeschlossen werden.

   Bloße Grenzberichtigungen muß sich der Eigentümer auch in diesem Falle gefallen lassen.

   (Zu Z. 2—4 siehe § 54—56 des sächsischen Gesetzes.)

5. Zur Ausführung der Umlegung ist von der Gemeindebehörde, im Falle von Ziff. 2 unter b) von den Antragstellern, mit dem Antrage zunächst ein Plan über den Umfang der Grundstücke vorzulegen, auf welche das Unternehmen sich beziehen soll. Dieser Plan über die Bereinigungsfläche hat die Einzeichnung der betreffenden Baufluchtlinien zu enthalten.

   Die Bereinigungsfläche ist nach dem Kreise des Interesses zu bestimmen, von dem die einzelnen Grundstücke durch das Unternehmen berührt erscheinen.

   Die Baupolizeibehörde oder die hierfür von der Staatsregierung bestimmte Verwaltungsstelle, und auf erhobene Berufung das Staatsministerium des Innern oder die von diesem hierfür bestimmte Stelle oder Kommission hat den Umfang der Bereinigungsfläche festzusetzen und zu bestimmen, daß das Umlegungsverfahren stattzufinden habe.

6. a) Die in der Bereinigungsfläche gelegenen Grundstücke der beteiligten Grundeigentümer sind in eine Masse zu vereinigen.
   b) Aus dieser Masse ist zunächst das nach dem Bebauungsplane für die künftigen Straßen und Plätze bestimmte Gelände zur Übernahme durch die Gemeinde auszuscheiden.
   c) Der Flächengehalt des vorbezeichneten Geländes wird sämtlichen an der Masse beteiligten Grundeigentümern nach Verhältnis des Wertes des von jedem derselben in die Masse eingebrachten Geländes in Abzug gebracht.

   Das übrig bleibende Gelände wird unter die Eigentümer, welche Grundstücke in die Masse eingebracht haben, derart verteilt, daß sie einen Ersatz erhalten, welcher dem Anteil entspricht, mit welchem jeder am Gesamtwerte des in die Neueinteilung einzubeziehenden Geländes beteiligt war.

   Dabei sind für jedes einzelne seinem Flächeninhalte nach zur Bebauung geeignete Grundstück ein an eine Straße grenzender Bauplatz oder mehrere solche, und zwar soweit tunlich in gleicher Lage wie die eingeworfenen Grundstücke, dem Eigentümer zuzuweisen. Diese Bauplätze müssen regelmäßig in demselben Baublock gelegen sein, in welchem das eingeworfene Grundstück sich befand. Ist die Zuweisung in demselben Baublock in zweckmäßiger Weise nicht durchführbar, so kann sie auch in einem benachbarten Baublock erfolgen.

7. Grundstücke, deren Flächeninhalt so gering ist, daß sie nur durch ein zur Bebauung ungeeignetes Grundstück ersetzt werden könnten, sind, wenn sie nicht mit anderen Grundstücken desselben Eigentümers zu bebauungsfähigen Grundstücken zusammengelegt werden können oder eine sonstige Vereinbarung unter den Beteiligten hierüber nicht erfolgt, gegen Entschädigung an die Gemeinde abzutreten und von dieser, falls hierfür keine eigene Verwendung gewünscht wird, zur Aufteilung in die Masse einzuwerfen.

8. Nicht zu vermeidende Wertunterschiede sind durch Geldentschädigungen auszugleichen. Die den Eigentümern zu gewährenden Entschädigungen hat die Gemeinde, die den Eigentümern auferlegten Entschädigungen haben die Eigentümer an die Gemeinde zu leisten.

   (Ziff. 6—8 siehe badisches Gesetz, Art. 12.)

9. Die Umlegung hat auf der Grundlage einer Doppelschätzung zu geschehen. Zunächst ist der dermalige Wert aller zum Unternehmen einbezogenen Grundstücke, also ohne Rücksicht auf deren endgiltige Erlangung der Bauplatzeigenschaft, zu ermitteln. Die hiernach in Geld zu veranschlagenden Beträge bilden das Forderungssoll des einzelnen Beteiligten.

   Vor der Zuweisung der Ersatz-Grundstücke an die Beteiligten hat die zweite Wertsermittlung (Mehrwertsermittlung) in der Weise stattzufinden, daß das durch die neuen Straßen- und Platzanlagen aufgeschlossene Bauplatzland nach den Richtungslinien der neuen Straßen und in Gemäßheit der vorzuschlagenden neuen Bauplatzeinteilung in so viele Wertsabteilungen zergliedert wird, als Wertsunterschiede darin erkennbar sind. Für jede dieser Abteilungen ist der gegenwärtige Wert zu bestimmen. In die Summe dieser Werte haben sich sodann die beteiligten Grundeigentümer nach dem Verhältnisse ihres Forderungssolls zu teilen. Ziff. 6 lit. c) Abs. 2.

10. Einwendungen gegen die Wertermittlungen, welche innerhalb 14 Tagen nach Bekanntgabe der Ergebnisse vorzubringen sind, entscheidet endgiltig ein Schiedsgericht.

11. Mit der Genehmigung und Vollziehbarkeitserklärung des Umlegungsplanes tritt das neuzugeteilte Grundstück rücksichtlich aller Eigentums-, Nutzungs- und sonstigen dinglichen Rechten und öffentlichen Lasten an die Stelle des abgetretenen Grundstückes und erhält in rechtlicher Beziehung alle Eigenschaften des letzteren.

    Grunddienstbarkeiten bleiben bestehen, sofern sie nicht durch das Umlegungsverfahren aufgehoben oder verändert werden. Auch können in diesem neue Grunddienstbarkeiten begründet werden.

12. Die infolge der Umlegung eintretenden Grundstückserwerbungen sind von Besitzveränderungsabgaben befreit.

13. Wenn durch die Errichtung von Bauten innerhalb der Bereinigungsfläche die zweckmäßige Umlegung der Grundstücke vereitelt oder wesentlich erschwert würde, so kann die Bauausführung untersagt werden.

    (Ziff. 11—13 siehe sächsisches Baugesetz § 63—65.)

14. Das Unternehmen hat ein Ausschuß zu betreiben, in welchen die beteiligten Grundeigentümer ein bis zwei

Mitglieder wählen, während die Gemeinde und die Staatsregierung je ein Mitglied aufstellt. Letzteres führt den Vorsitz.

15. Der Ausschuß hat als Geschäftsführer des Unternehmens alle auf dieses bezüglichen gemeinschaftlichen Angelegenheiten der beteiligten Grundeigentümer gerichtlich und außergerichtlich wahrzunehmen, insbesonders die erforderlichen Vermessungen und Planherstellungen zu veranlassen, die Wertsermittlungen vorzunehmen, den Verteilungsplan zu entwerfen und diese Ergebnisse den Beteiligten mitzuteilen.

16. Einwendungen gegen die Unternehmensausarbeitungen, welche innerhalb 14 Tagen nach Bekanntgabe der Ergebnisse derselben beim Ausschusse vorzubringen sind, werden von der Baupolizeibehörde bezw. der hierfür von der Staatsregierung bestimmten Verwaltungsstelle auf Berufung vom Staatsministerium des Innern oder der von dieser hierfür bestimmten Stelle oder Kommission endgiltig entschieden.

   Wird Gesetzesverletzung behauptet, so entscheidet in letzter Instanz der Verwaltungsgerichtshof.

17. Das Staatsministerium oder die von diesem hierfür bestimmte Stelle oder Kommission hat nach Fertigstellung des Verteilungsplanes diesen festzusetzen und vollziehbar zu erklären.

   Das weitere Vollzugsverfahren hat sich nach den Bestimmungen der Art. 40 mit 42 des Gesetzes vom $\frac{\text{29. Mai 1886}}{\text{9. Juni 1899}}$ „die Flurbereinigung betr." in sinngemäßer Weise zu richten.

18. Die Baulandumlegung an schon bestehenden Straßen kann unter sinngemäßer Anwendung vorstehender Bestimmungen gegen den Willen einzelner Grundeigentümer stattfinden, wenn die Neueinteilung oder bessere Gestaltung der beteiligten Grundstücke im öffentlichen Interesse gelegen ist und im übrigen die Voraussetzungen wie oben Ziff. 2 lit. a) und b) gegeben sind.

   Grundabtretungen, welche zur Herstellung neuer Straßen und Plätze u. dgl. in einem früheren Verfahren bereits rechtsförmlich erfolgt sind, bleiben ohne weitere Entschädigung giltig.

19. Das Staatsministerium des Innern wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den Staatsministerien der Justiz und der Finanzen die näheren Vollzugsbestimmungen zu erlassen, insbesondere für die Sachbehandlung eigene Organe aufzustellen oder bestehende Staatsbehörden damit zu betrauen.

   Für die im Gesetze dem Staatsministerium des Innern zugewiesenen Geschäfte kann dieses eine eigene Kommission in derselben aufstellen.

BEBAUUNG DER WERNERSTRASSE UND DER NEUEN STRASSE G IN LUDWIGSBURG.

Von ARTHUR MÜLLER, Stuttgart. Hierzu die Tafeln 38 u. 39.

Das zu bebauende Gelände liegt unweit des Bahnhofes der Stadt Ludwigsburg in einer Gegend, die ihre Lage und der gegenwärtig vorhandenen Bebauung nach für die Errichtung vornehmerer Wohnhäuser nicht geeignet erscheint. Die eine Seite der Wernerstraße ist bereits mit zum Teil recht geschmacklosen Häusern mit Kleinwohnungen besetzt, und war deshalb die Art der Bebauung eigentlich gegeben, umso mehr als in Ludwigsburg ein Mangel an solchen Wohnungen herrscht.

Für die Gegend ist die offene Bauweise vorgeschrieben, und, um den Mangel dieser Bauart, das allzunahe Aneinanderbauen, was bis auf die Entfernung von 3 m gestattet ist, zu vermeiden, ferner um in der Verwendung von Holzfachwerk, Schindelbekleidungen usw. nicht zu sehr behindert zu sein, wurde der Gebäudeabstand auf 6 m festgesetzt. Die Häuser enthalten je 2 Wohnungen von 3 oder 4 Zimmern nebst den erforderlichen Nebenräumen und ein zum Teil bewohnbares Dachgeschoß. Da die Gebäude nur bescheidene Abmessungen haben, wurde eine regelmäßige Grundrißform gewählt, um die ganze Bebauung nicht unruhig wirken zu lassen. Es ist trotzdem gelungen eine malerische Wirkung zu erzielen, die auf dem Originalschaubilde durch die Wirkung der Farbe erhöhten Ausdruck findet.

An der Wernerstraße sind die Gebäude etwa 15 m hinter der Baulinie angeordnet, um den vor den Häusern liegenden Gärten die Südlage zu sichern, während die Gebäude an der Straße G ihre Gärten hinter den Häusern mit Ostlage erhalten.

Für die Bewohner des I. Obergeschosses sind in dem betreffenden Gartenteil Gartenhäuser geplant, die an der Wernerstraße zu Torhäusern ausgebildet, eine erwünschte Unterbrechung der sonst etwas langen Einfriedigung darstellen.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von TH. GOECKE, Berlin.

MITTELALTERLICHE RATHAUSBAUTEN IN DEUTSCHLAND von Paul Lehmgrübner, kgl. Bauinspektor. I. Teil Fachwerks-Rathäuser mit 34 Tafeln und zahlreichen Textabbildungen. Berlin 1905. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn.

Als das Ergebnis einer, von der „Louis Boissonet Stiftung" geförderten Arbeit, sucht das Werk eine baugeschichtliche Untersuchung und Darstellung der mittelalterlichen Rathäuser zu geben, und zwar zunächst die allgemeine Entwicklung des Rathausbaues im Zusammenhange mit der Entwicklung des deutschen Städtewesens, um danach die im Fachwerk errichteten Rathäuser zu Michelstedt, Duderstedt, Wernigerode, Alsfeld und Schwalenberg im einzelnen zu behandeln. Ein Literatur- und Quellenverzeichnis schließt sich an. Der Überblick über die Entwicklung des deutschen Städtewesens läßt zwar die bauliche Entstehung und Einteilung der Stadt, namentlich die uns heute wieder so lebhaft beschäftigende Frage der Planmäßigkeit außer acht —, bietet im übrigen aber an der Hand wissenschaftlicher Forschungsergebnisse ein anschauliches Bild mittelalterlich städtischen Wesens und Regierens in den Zünften, auf den Märkten und im Rathause. Nach dieser Einleitung geht der Verfasser auf den Rathausbau über — verkörpert sich in diesem doch am stolzesten und reichsten die Bedeutung städtischen Gemeinwesens. Das Rathaus stand stets am Markte, umgeben von offenen oder überdachten Verkaufständen, den Bänken und Buden, an deren Stelle später vielfach

feste Häuser mit offenen Laubengängen zum Schutze der Waren und Käufer getreten sind, so daß sich auf Kosten des ursprünglich geräumigen Marktplatzes neue Straßenzüge, oft Scharrnstraßen genannt, gebildet haben. Es liegt nicht im Rahmen unserer Zeitschrift, auf die Geschichte des Rathausbaues einzugehen; dieserhalb sei auf das Werk selbst verwiesen. Als Beispiele, für die Aufstellung des Rathauses auf dem Marktplatze machen wir auf das Textbild des Rathauses zu Michelstadt, (aus dem Jahre 1844) und den zugehörigen Lageplan der Umgebung nach einem alten Stadtplane (Seite 17 und 18 des Werkes), ferner auf das Bild des vor nicht allzulanger Zeit verunstalteten Rathauses zu Wernigerode aus dem Jahre 1859 aufmerksam. Die Literatur über die Fachwerksbauten ist durch dieses Werk willkommen bereichert.

DAS HEIDELBERGER SCHLOSS; WERDEN, ZERFALL UND ZUKUNFT. In 12 Vorträgen dargestellt von Ad. Zeller, kgl. Regierungsbaumeister und Privatdozent für Baugeschichte und Stillehre an der Techn. Hochschule, Darmstadt.

144 Seiten nebst 100 Abbildungen im Text und auf 34 Tafeln. Karlsruhe. Druck und Verlag der Braunschen Hofbuchdruckerei, 1905.

Das Werk war gerade zur rechten Zeit erschienen, nämlich zum sechsten Tage für Denkmalpflege in Bamberg, auf dem die Frage nach dem Schicksal des Otto Heinrich-Baues bekanntlich in ausgiebigster Weise erörtert wurde. Der Verfasser hat die Baugeschichte des Schlosses im größeren Rahmen dargestellt, nicht nur durch gelegentliche Hinweise auf die allgemeine Entwicklung technischer und künstlerischer Fragen der Zeit, sondern auch durch Hineinziehung des zeitlichen, politischen Lebens, vor allen auch des Lebenslaufes der Bauherren und sich damit, wie er im Vorwort ausdrücklich betont, den Vorteil einer gewissen Vorurteilslosigkeit in der Bewertung mancher Tagesfragen gesichert und sich weiter damit auch das Verdienst erworben, die Bedeutung des Schlosses als Kunstwerk an sich wieder über seinen Wert als Ruine hinausgehoben zu haben. Die erschöpfende Darstellung auf Grund aller geschichtlichen Quellen ist begleitet von einer Reihe auserwählter, meist mit Hilfe von neuen Aufnahmen gewonnener Abbildungen und geschmückt mit Kopfleisten und Schlußvignetten, für die die stilistisch eigenartigen Friese des Otto Heinrich-Baues, die Wappen, Löwenköpfe und sonstigen Zierraten mit verwendet wurden.

Für den Städtebauer besonders interessant ist der in Fig. 78 auf Tafel 25 mitgeteilte Plan von Stadt und Schloß des Jahres 1622, dessen Original das Generallandes-Archiv in Karlsruhe aufbewahrt; ein schönes Beispiel einer zwischen dem Flußlauf und den Berghängen naturgemäß nach dem Parallelsystem entwickelten Stadt. Ferner Fig. 81 auf Tafel 27 mit dem Schaubilde von Merian, gestochen nach Toquique aus der städtischen Sammlung No. 565, Stadt und Schloß mit dem Hortus Palatinus von der Ostseite darstellend, endlich Fig. 83 auf Tafel 29 nach einem Kupferstiche von J. v. d. Heyden (Städt. Sammlung No. 596), ein Schaubild der Stadt während der Belagerung durch Tilly im Jahre 1622. Es würde zu weit führen, auf die Einzelheiten des im ganzen vortrefflich ausgestatteten Werkes einzugehen; jeder, der es in die Hand nimmt, wird durch Wort und Bild auch über die Bedeutung des Gegenstandes hinaus befriedigt sein.

DIE DEUTSCHEN STÄDTE, geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden 1903, unter Mitarbeit einer großen Zahl namhafter Architekten, Kunstgelehrter, Statistiker und Verwaltungsbeamter usw., im Auftrage der Ausstellungsleitung herausgegeben von Dr. jur. et phil. Rob. Wuttke, Professor an der Technischen Hochschule, Dresden. Durch ein Vorwort eingeleitet von Oberbürgermeister Beutler, Leipzig, Verlag von Fr. Brandstetter 1904.

Lediglich der Mangel an Raum hat die Besprechung auch dieses, wie der vorhergehend genannten Werke immer wieder hinangehalten. Einer besonderen Empfehlung bedarf es freilich nicht — es empfiehlt sich durch sich selbst, seinen reichen Inhalt und seine gediegene Darstellung. Wie s. Zt. die Ausstellung selbst, so umfaßt auch ihre Beschreibung fast alles, was sich auf die Entwicklung und Verwaltung der Städte, auf ihre Bauten und Betriebe bezieht. Die zahlreichen Kapitel auch nur anführen zu wollen, hieße abermals die Gefahr einer Verzögerung heraufbeschwören. Von Interesse für den Städtebauer sind darunter die Kapitel:

II. Der deutsche Städtebau von Geh. Hofrat Prof. C. Gurlitt.
III. Architektonische Aufgaben der Städte von Prof. F. Schumacher.
IV. Die Baupolizei von Oberbaukommissar Gruner.
V. Wohnungsfürsorge von Regierungsrat Freiherr v. Welck.
VI. Die Fürsorge für die Kunst, von Geh. Regierungsrat v. Seidlitz.
VII. Die deutsche Gartenkunst in den Städten, v. Direktor Bertram.

In gewisser Beziehung auch die Kapitel XIII, Tiefbau von Oberbaurat, Stadtbaurat Klette und XIV, Die städtischen Brücken, von Geh. Hofrat Professor Lucas, sowie XXVIII, Die städtische Statistik von Direktor Dr. Leutemann.

Von diesen sei es uns gestattet, besonders Kapitel II herauszugreifen. Gurlitt hebt darin zwei, für den Städtebauer des XIX. Jahrhunderts maßgebend gewesene Gedanken heraus: die Anlage einer Ringstraße und die großen Straßendurchbrüche, wofür Wien und Paris als typisch zu gelten haben. Eine Zeitlang waren Durchbrüche geradezu epidemisch und wo der Verkehr und die Gesundheit sie erfordern, sollen sie auch nicht bekämpft werden; doch wird jetzt mehr Maß darin gehalten und namentlich aus vermeintlich ästhetischen Rücksichten kaum mehr ein Durchbruch gewagt. Die vorhin erwähnten Grundgedanken treten dann noch Veränderungen der Fluchtlinien zur Seite, um alte Straßen zu verbreitern. Gurlitt nennt das mit Recht ein gefährliches Unternehmen! „Die Breite einer Straße zieht Verkehr an. Ist die Altstadt eng, so gewöhnt sich der Verkehr auf Bahnen, die um die Stadtmitte herum führen. Eine einsichtige Verwaltung fordert diese Wege, entlastet die Stadtmitte. Die Straßenverbreiterungen belasten aber die Stadtmitte, denn sie erzwingen dem Innern der Stadt Neubauten und halten daher die Verteilung des städtischen Lebens über große Flächen auf". Diese vermeintlichen Verbesserungen zerstören alte Städtebilder, deren Wert meist unterschätzt wird und derentwegen doch gerade die alten Städte meist nur aufgesucht werden. Auch über den Wert der Freilegung — Bloßstellung, wie Gurlitt sagt — älterer Bauwerke, insbesondere der Kirchen, ist man heute wohl einig.

Dann werden die Bedingungen für eine naturgemäße Planung besprochen, die Verkehrsanforderungen mit Rücksicht auf die Geländegestaltung, die Straßenüberschneidungen usw., um mit der Mahnung zu schließen: „Was dem Zwecke widerspricht, oder ihn vernachlässigt, kann nicht künstlerisch wirken. Also kann nur das Zweckmäßige wahrhaft künstlerisch, wahrhaft schön sein und nur das Schöne zweckmäßig. Bisher waren nur zu oft Städtebau und Kunst Gegensätze, dadurch hat die Kunst schweren Schaden gelitten, schwereren aber der Städtebau, denn er verfiel in unpraktischen, ertötenden Schematismus. Kunst ist aber vielgestaltiges Leben."

Ganz unserer Meinung.

BÜCHERSCHAU.

GARDEN CITY IN THE MAKING. 24 Pages. Illustrated. Price one Penny.

THE BOOK OF THE CHEAP COTTAGES. Price one Shilling (with Plans). Published for the Committee by the County Gentlemen and Land, and Water Ltd, 4 · 5. Dean Street. Higt Holborn W. C.

JAHRBUCH DER BODENREFORM. Vierteljahrshefte herausgegeben von A. Damaschke — Berlin. Verlag von Gustav Fischer in Jena.

Inhalt.

I. Untersuchungen und Vorschläge:

Die Hauptpunkte von Bauordnungen von Oberbaurat Professor Baumeister, Karlsruhe. S. 241.

II. Dokumente der Bodenreform:

1. Die Besteuerung des Bodens.

A. Die Zuwachssteuer:

Ordnung für die Erhebung einer Umsatz- und Wertzuwachssteuer in Cöln. Seite 287.

B. Die Bauplatzsteuer.

Ordnung betreffend die Erhebung einer Bauplatzsteuer im Bezirke der Gemeinde Pfaffendorf. Seite 290.

C. Darf die Steuer nach dem gemeinen Wert gemeinnützige Baugenossenschaften begünstigen?

Entscheidung des preuß. Oberverwaltungsgerichtes, II. Senats, vom 4. Juli 1905. Seite 293.

2. Die Wohnungspflege. Gesetz betreffend die Wohnungspflege in der Stadt Lübeck. Seite 299.

3. Heimatschutz und Denkmalpflege. Gesetz betreffend den Denkmalschutz im Großherzogtum Hessen. Seite 304.

III. Literatur:

Damaschke-Karnim, La réforme agraire. Seite 318.

Professor Weber, Heimatschutz, Denkmalpflege und Bodenreform. Seite 319.

IV. Notizen:

Zur Verbreitung der Steuer nach dem gemeinen Wert. Seite 320.

Wann sind Hypotheken auf Erbbau mündelsicher? Seite 320. Jena, Gustav Fischer. Preis jährlich 5 Mark. Einzelheft 2 Mark.

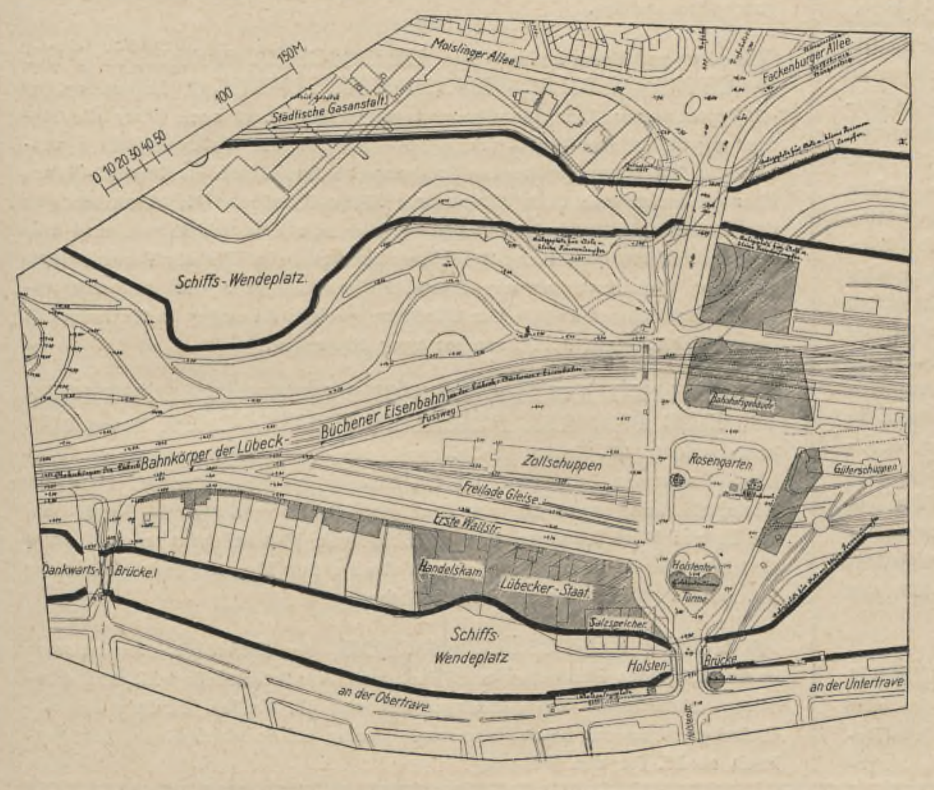
HENRICI, K., Abhandlungen aus dem Gebiete der Architektur. Eine Sammlung von Vorträgen und Aufsätzen. Verlag von Georg D. W. Callwey-München. Preis 4 Mark.

ERZIEHUNG ZUR BÜRGERLICHEN BAUKUNST. Von Erdmann Hartig, Direktor der Königlichen Baugewerkschule zu Aachen. Verlag von M. Jacobis Nachf. (Schurp & Schumacher) Aachen 1906. Preis 60 Pfg.

ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES WOHNUNGSWESENS in unseren Großstädten und deren Vororten. Hochschul-Festrede von Ewald Genzmer. Danzig 1906. Verlag und Druck bei A. W. Kafemann G. m. b. H.



Ein bedeutsamer Ideenwettbewerb wird von der Bau-Deputation der Freien und Hansastadt Lübeck ZUR BEBAUUNG DES BEIM HOLSTENTORE GELEGENEN GEBIETES veranstaltet, das sich zu beiden Seiten der Torstraße von der Holstenstraße bis zum Lindenplatze erstreckt und das gegenwärtige Bahnhofsgelände der zu verlegenden Lübeck-Büchener Eisenbahn einschließt, wie die stark ausgezogene Umgrenzungslinie des hier beigefügten Lageplanes erkennen läßt.



In den Bedingungen werden I. Umfang und Grundlagen der durch den Wettbewerb zu gewinnenden Pläne unter genauer Angabe derjenigen Anlagen bezeichnet, die keine oder nur geringfügige Veränderungen zulassen, namentlich der beiden Holstenbrücken, des Holstentores, der Wälle, der Ersten Wallstraße und des Hauptbahnhofgebäudes. Es folgen die Bedingungen II. für den Verkehr und III. für die durch schaubildliche Skizzen zu erläuternde Ausgestaltung der Platzanlagen. Einbegriffen ist in den Wettbewerb IV. die architektonische Gestaltung des an Stelle der abzubrechenden äußeren Holstenbrücke vorgesehenen Neubaus, bei dem es freigestellt wird, die Figuren wieder zu verwenden. Eine Anzahl photographischer Ansichten*) gibt ein Bild des gegenwärtigen Zustandes. Dazu werden den Bewerbern ein Lageplan im Maßstab 1:1000, ein Übersichtsplan im Maßstab 1:5000 und eine Konstruktionszeichnung zum Neubau der äußeren Holstenbrücke geliefert.

Verlangt werden: 1. ein Lageplan im Maßstab 1:1000 einschließlich der Aufteilung der staatlichen Bauplätze und der Anordnung etwaiger öffentlicher Gebäude; 2. einige Schaubilder der wichtigsten Straßen- und Platzbilder mit Beziehung auf das Holstentor und das Stadtbild; 3. skizzenhafte Zeichnungen im Maßstab 1:2000 in der Architektur der äußeren Holstenbrücke; 4. ein Schaubild der äußeren Holstenbrücke vom Punkt x des Lageplanes; 5. ein Erläuterungsbericht mit etwaigen Vorschlägen über besondere Baubestimmungen.

Ablieferungszeit: 1. Juli d. Js. beim Bauamt Lübeck, Mühlendamm 10. Preise: I. von 3000 M., II. von 2000 M., III. von 1000 M. Doch kann die Gesamtsumme anders verteilt werden

*) Tafel 40 gibt davon zwei besonders interessante Städtebilder wieder.

mit der Einschränkung, daß höchstens 4 Preise gebildet werden dürfen. Das Recht der Veröffentlichung verbleibt den Verfassern, jedoch soll die Baudeputation unter Ausschluß des gewerbsmäßigen Vertriebes eine zusammenfassende Veröffentlichung veranstalten können, von der jeder preisgekrönte Teilnehmer ein Exemplar erhält.

Preisgericht: Bürgermeister Dr. Eschenburg, Senator M. Evers, Professor Th. Fischer-Stuttgart, Landesbaurat Professor Th. Goecke-Berlin, Geh. Oberbaurat Professor K. Hofmann-Darmstadt, Stadtbaurat G. Schaumann-Frankfurt a. M., Rechtsanwalt Dr. L. Kulenkamp, Architekt Th. Sartori und Baudirektor J. Baltzer.

Allgemeiner Wettbewerb um Entwürfe für einen **BISMARCK-AUSSICHTSTURM IN GUBEN.** Auf einer Anhöhe zu errichten; Baukosten höchstens 25000 M. Programm nebst Meßtischblatt gegen 1,50 M. durch das Stadtbauamt. Dieser Betrag wird bei Einsendung eines Entwurfs zurückgezahlt. Verlangt werden: Lageplan, Grundriß, Durchschnitt in 1:200 sowie ein Linienschaubild und Ansichten in 1:100 nebst kurzem Erläuterungsbericht und Kostenüberschlag.

Preise: I. von 400 M., II. von 250 M. und III. von 100 M., die jedoch auch anders verteilt werden können.

Preisgericht: Oberbürgermeister Bollmann, Kreisbauinspektor Dewald, Justizrat Hoemann, Stadtbaurat Hoffmann-Berlin, Landbauinspektor Koch-Frankfurt a. O., Kommerzienrat König und Stadtbaurat Möhle.

Dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfs soll tunlichst die Ausarbeitung der Einzelzeichnungen übertragen werden.

Ablieferungstermin: 31. Mai d. J. an den Oberbürgermeister Bollmann.

DIE ANLAGE EINES ROSENGARTENS IN WORMS betreffend, haben im s. Zt. ausgeschriebenen Wettbewerbe (siehe Seite 166, Jahrgang 2) erhalten:

je 1 Preis von 250 M.: Architekt Joh. Bollert und Garteningenieur Max Stulpe in Dresden für den Entwurf „Bitte schön" und Gartendirektor Encke in Köln a. Rh. für den Entwurf „Turnierplatz",

1 Preis von 200 M.: Stadtgärtner F. Tutenberg in Offenbach, Gartenarchitekt Fred Henkel und Architekt Kurt Hoppe in Darmstadt für den Entwurf „Rosen und Minne der Taten Sold",

und 1 Preis von 175 M.: Architekt Georg Metzendorf in Bensheim und Landschaftsgärtner Peter Lambert in Trier für den Entwurf „Rosendom".

Dem preußischen Herrenhaus ist ein Gesetzentwurf zugegangen, der sich gegen die **VERUNSTALTUNG VON STRASSEN UND PLÄTZEN** in geschlossenen Ortschaften wendet. Er lautet: § 1. Für eine geschlossene Ortschaft kann durch Ortsstatut festgesetzt werden, daß Bauausführungen, welche die Straßen und Plätze verunstalten, nicht vorgenommen werden dürfen. Insbesondere können an Straßen und Plätzen von hervorragend geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung Bauten und bauliche Veränderungen verboten werden, sofern durch sie die Eigenart des Straßenbildes beeinträchtigt werden würde. Durch die auf Grund des Ortsstatuts aufgegebenen Änderungen des Bauentwurfs dürfen die Kosten der Ausführung nicht wesentlich vermehrt werden. § 2. Bei der Aufstellung des Entwurfes für das Ortsstatut hat der Gemeindevorstand Sachverständige zu hören. Das Ortsstatut bedarf der Bestätigung des Bezirksausschusses. Für die Stadtkreise Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf liegt die Bestätigung des Statutes den zuständigen Ministern ob. Nach erfolgter Bestätigung ist das Statut in ortsüblicher Art bekannt zu machen. § 3. Polizeiliche Verfügungen, durch die die Bauerlaubnis auf Grund der nach diesem Gesetz ergangenen ortsstatutarischen Vorschriften versagt wird, sind nach Anhörung des Gemeindevorstandes zu erlassen. Dieser hat zunächst das Gutachten einer besonderen Gemeindekommission anzuhören, über deren Zusammensetzung, insbesondere auch hinsichtlich der Beteiligung von Sachverständigen das Nähere in dem Ortsstatut zu bestimmen ist.

DIE NEUE BAUORDNUNG DER STADT WEIMAR gestattet, die Bauerlaubnis auf einem bestimmten Grundstücke oder für eine bestimmte Gebäudegruppe zu versagen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung von geschichtlich oder künstlerisch oder sonst bedeutungsvollen Plätzen, Straßen oder Stadtbildern zu befürchten ist. Ebenso sollen Veränderungen des Äußeren von Gebäuden oder Bauteilen, deren Erhaltung wegen ihres geschichtlichen, kunstgeschichtlichen oder künstlerischen Wertes von hervorragender Bedeutung für die Stadt ist, ferner auch erheblich störende Neubauten in der Nähe solcher Gebäude oder an geschichtlich oder künstlerisch bedeutungsvollen Plätzen von der Gemeindevertretung ganz untersagt oder an Bedingungen geknüpft werden, durch die den erwähnten Störungen, Mängeln und Nachteilen vorgebeugt wird.

DER GESETZENTWURF ÜBER DAS STRASSENWESEN IN BAYERN führt die Ortsstraßen nur der Vollständigkeit wegen mit dem Bemerken auf, daß ihre Anlage mit dem örtlichen Bauwesen und der Zwangsenteignungsfrage zusammenhängt und deshalb zweckmäßig durch eine Änderung der sich darauf beziehenden gesetzlichen Vorschriften neu geregelt wird. Danach scheint diese Angelegenheit, von der der Beitrag von Amicus auf S. 64 dieser Nummer handelt, endlich in Fluß zu kommen.

Eine Gartenstadt (Garden suburb) in **HAMPSTEAD HEATH BEI LONDON** soll nunmehr bald begründet werden, nachdem es gelungen ist, über eine Million Mark, d. h. mehr als die Hälfte des Kaufpreises für das in Aussicht genommene Gelände zusammenzubringen. Dieses ist 400 Morgen groß und soll einer Ansiedlung von 8000 Menschen Platz bieten, nicht etwa als Landhausviertel, sondern als eine unabhängige Vorstadt für alle Bevölkerungsklassen. Es handelt sich dabei um den Versuch einer großzügigen Stadterweiterung auf gemeinnütziger Grundlage.

Der **DÜRERBUND** in Dresden stellt sich in einer Eingabe an die städtischen Körperschaften Berlins auf den Boden des von Hans Schliepmann in der „Berliner Architekturwelt (VIII. Jahrgang 11. Heft) entwickelten Vorschlages über „Das Schicksal des Berliner Botanischen Gartens": Ein „Markusplatz" solle daraus entstehen, von Kaufläden, Kaffeehäusern, vielleicht auch einem Museum oder Theater umbaut. Auf die Gelegenheit, einmal eine Innenanlage schaffen zu können, ist auch vom Herausgeber unserer Zeitschrift, von einem allerdings mehr konservatorischen Grundgedanken ausgehend, in der Chronik des Jahrganges 1904 S. 94 unter dem Sammeltitel „Berliner Park- und Straßenpläne" hingewiesen worden. Die Besteuerung des Grundbesitzes nach dem gemeinen Werte, die Umsatz- und die Zuwachssteuer haben eigentlich zur selbstverständlichen Voraussetzung, daß mit den so gewonnenen Mitteln auch der gesamten Bevölkerung zu Gute kommende öffentliche Anlagen geschaffen werden.

In der 30. Versammlung des **DEUTSCHEN VEREINS FÜR ÖFFENTLICHE GESUNDHEITSPFLEGE,** die vom 13. bis 16. September v. J. in Mannheim tagte, wurde u. a. auch über die Bedeutung öffentlicher Spiel- und Sportplätze für die Volksgesundheit verhandelt. Vom Standpunkte des Arztes sprach Sanitätsrat Dr. Schmidt-Bonn, über die technische Seite Oberbaurat Klette-Dresden. Die Ausführungen des letzteren, insbesondere soweit sie sich mit den Schulhöfen und mit der Beschaffung besonderer Spielplätze befaßten, sind für alle Verwaltungen größerer Gemeinwesen von Interesse, weshalb wir die Aufmerksamkeit der Städtebauer auf die Veröffentlichung eines Auszuges im Technischen Gemeindeblatt vom 21. November 1905 hinlenken.

VERHANDLUNGEN DES SECHSTEN STÄDTETAGES DER PROVINZ POSEN ZU KROTOSCHIN, Posen, Hofbuchdruckerei W. Decker & Co. 1905, aus denen wir besonders die Vorträge des ersten Bürgermeisters Dr. Krause aus Schneidemühl über das Fluchtliniengesetz und des Professors Dr. Kaemmerer aus Posen über die Frage: Was können die städtischen Verwaltungen auf dem Gebiete der Kunstpflege zur Hebung des Kunstverständnisses in der Bevölkerung tun? hervorheben.

ARCHIV FÜR STÄDTEKUNDE, eine Zeitschrift, die u. a. auch städtisches Bauwesen und Verkehrswesen behandeln will, soll demnächst erscheinen. Schriftleitung: Professor Dr. Kettler, Direktor des statistischen Amts der Stadt Hannover. Verlag bei Friedrich Enke, Stuttgart. Preis 20 M. für den Jahrgang.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN.

KUNST BRINGT GUNST, diese Devise führt der illustrierte Prospekt über photographische Apparate, den die „Bezugsvereinigung für Literatur, Kunst und Photographie", E. Mauck & Co., in Berlin SW. 47, Großbeerenstraße 7 I in der heutigen Nummer unserer Zeitschrift zur Beilage bringt.

Die Firma hat mit dieser Behauptung unstreitig Recht. Denn was man im allgemeinen an Amateurphotograghien zu Gesicht bekommt, ist von einer minderwertigen Beschaffenheit. Die meisten Amateure benutzen wertloses Fabrikat und haben dadurch nicht allein Zeit und Geldverlust, sondern büßen auch die Freude an der schönen Lichtbildkunst ein.

Die Bezugsvereinigung mahnt eindringlichst zu guten, erstklassigen Apparaten mit vorzüglicher Optik; sie führt nur solche von den Firmen Ernemann und Görz, die zu monatlichen bequemen Teilzahlungen bezogen werden können, so daß jedermann in der Lage ist, sich ohne sofortige Barauslagen etwas schönes zu erwerben. Da alle Apparate unter der Original-Fabrikbenennung zum Verkauf gebracht werden, ist der Käufer über den Wert des Apparates keiner Täuschung ausgesetzt, wie dies bei den Deck- oder Fantasienamen vieler Händler leicht möglich ist. Die Firma übernimmt übrigens für die von ihr bezogenen Apparate vollste Garantie. Um ferner die Freude an der Lichtbildkunst zu heben, und vor allem ihre Abnehmer zu künstlerischem Schaffen anzuregen, sendet sie bei Bestellungen von hundert Mark eine reich illustrierte photographische Halbmonatsschrift gratis zu. Diese Vorteile sprechen für sich selbst.

Jetzt ist die passendste Zeit zum Erwerb eines Apparates, man muß im Sommer eingearbeitet und mit seiner Camera vollständig vertraut sein, um Erfolge zu haben. Welch hoher Genuß von seinen Reisen, selbstverfertigte Andenken heimzubringen, welche Freude erweckt man durch schöne und durchdachte Porträtaufnahmen und was für einen inneren Stolz empfindet man über ein künstlerisch gelungenes Bild.

Das sind Momente, die uns der Lichtbildkunst zuführen müssen.

SCHORNSTEIN-EINSATZ ZUM SCHUTZ DER RAUCH-AUSMÜNDUNG GEGEN STÖRUNG DURCH DEN WIND von Baurat Marcks zu Dellbrück. Deutsches Reichspatent Nr. 167633. — Auslands-Patente angemeldet. Die mannigfaltigen, zu großem Teil patentierten Vorrichtungen zum Schutz der Schornsteinausmündungen gegen Störungen des Rauchabzugs durch den Wind sind meistens Aufsätze auf den Schornstein und mit jeder Architektur unverträglich.

Die hier vorliegende Lösung der vielbearbeiteten Aufgabe dagegen liegt ganz im Innern des Schornsteins und ist kaum von außen zu sehen. Sie bindet also den Architekten nur dadurch, daß sie Überdachung des Schornsteins und vier Seitenöffnungen, zwei für den Rauchaustritt und zwei für den Eintritt der den Rauch absaugenden Außenluft, verlangt. Im übrigen behält der Architekt völlig freie Hand. Der Windschutz wird durch zwei Klappen erzielt. Die obere, in der Ruhelage wagerecht stehende, schließt durch den Wind selbst die windseitige obere Öffnung, läßt also dem Rauch nur die windabseitige Öffnung für den ungestörten Austritt frei. Die untere, in der Ruhelage senkrecht stehend, schließt ebenso durch den Wind selbst die windabseitige Öffnung, sodaß der, durch die windseitige, untere Öffnung schräg von unten nach oben eintretende Wind nur durch die obere windabseitige Öffnung mit dem Rauch zusammen austreten kann, und so auf diesen stark absaugend, also förderlich wirkt. Weht der Wind genau oder nahezu senkrecht gegen die Richtung der Öffnungen, so trifft er auf die geschlossene Kopfseite des Schornsteins und kann somit den Rauchaustritt wenigstens nicht stören. Eine geringe Abweichung des Windes von dieser neutralen Richtung jedoch genügt schon, um die sehr leicht beweglichen, weit abbalanzierten Klappen in Bewegung zu setzen, also die beabsichtigte Sperrung des schädlichen und Erzwingung des nützlichen Weges für Wind und Rauch herbeizuführen. Die Klappen bewegen sich ohne Scharnier blos durch Kippung mittels porzelanener Negativ-Schneide auf porzelanener Positiv-Schneide und können daher nie versagen und nur in sehr vielen Jahrzehnten merkliche Abnutzung erleiden. Die Klappen selbst sind von hartem Gußeisen, sodaß ihre Dauer im Innern des Schornsteins bei gutem Anstrich ebenfalls eine mehrfach jahrzehntelange ist. Der Apparat könnte hiernach einfach beim Aufbau des Schornsteinkopfes in diesen eingebaut werden. Da dieses aber das volle Verständnis des Maurers verlangen würde, so wird wohl immer die fertige Anordnung des Apparates in einem in den Schornsteinkopf einzumauernden, die nötigen Öffnungen enthaltenden Gehäuse praktisch erforderlich sein, in welchem Gehäuse daher der Apparat geliefert wird. Dies Gehäuse ist von nur $^{1}/_{2}$ mm starkem Eisenblech, jedoch völlig steif konstruiert. Der Maurer hat nur das Gehäuse nach Wage und Lot aufzustellen und die Ziegeln oder Hausteine nach dem Entwurf des Architekten in Portlandzement-Mörtel darum herum zu setzen, so ist der Schornstein in der vom Architekten gewählten Form fertig. Das Gehäuse kann sodann ruhig im Innern des Mauerwerks verrosten und vom Zement, der sich bekanntlich mit Schmiedeeisen fest verbindet, im Laufe der Zeit abblättern. Die porzelanen Stützen der Kippungen werden dann durch ihre keilige Form von Zement in dauernd richtiger Lage gehalten und bedürfen des Gehäuses nicht weiter. Der Apparat wird zunächst für Schornsteine von 140 : 205 und 140 : 270 mm Lichtweite, 13,4 bezw. 20,6 kg schwer geliefert, doch steht nichts entgegen, auch jede andere Dimension für die Fabrikation zu erwählen. Ein Apparat zu 270 : 270 an Lichtweite für Zentralheizungen ist in Vorbereitung.

Die zwangweise Wirkung der Klappen auf den von Wind und Rauch zu nehmenden Weg ist eine so unbedingte, daß der Schornstein gar nicht mehr über benachbarte Dachfirste usw. hinausgeführt zu werden braucht und sich schon durch diese Ersparnisse an Schornsteinhöhe und an Verankerungen der Apparat in der Regel vollauf bezahlt macht. Dazu kommt noch die Befreiung der Architekten von jeder Rücksicht auf die Stellung des Schornsteins gegen den Dachfirst usw. bei der Grundrißdisposition. Auch hat jeder Schornstein mit dem Einsatz selbstredend ganz bedeutend besseren Zug als ohne denselben. Der Apparat funktioniert übrigens durchaus lautlos.

Die in allen bedeutenden Staaten patentierte Kunstmauerstein-Maschine „PETTYJOHN" hat Weltruf als die leistungsfähigste und verhältnismäßig billigste Mauerstein-Maschine.

Mit ihr lassen sich Voll- und Hohlsteine, glatte, behauene oder sonstwie verzierte Mauersteine in den üblichen Bauformen herstellen. 51 auf 20 auf $19^{1}/_{2}$ cm (Höhe) ist die Normalgröße der Strecker (siehe Abbildung).

Ein Arbeiter fertigt 150 bis 250 Stück pro Tag an. Die Tragfähigkeit ist laut amtlicher Prüfung 10 mal stärker als die von Backsteinen. Die Steine können daher zu Bauten jeder Art, wie zu Privat- und Geschäftshäusern, Fabriken, landwirtschaftlichen Gebäuden, Mauern etc. Verwendung finden, wobei das hocheleganteAussehen der Steine wesentlich zur Hebung des architektonischen Eindruckes beiträgt.

Bei System Pettyjohn wird die Maschine bewegt, der grüne Stein bleibt liegen. Automatisch öffnet bezw. schließt sich die Maschine mit dem Abheben bezw. dem Niederstellen. Die Maschine kann von jedem Arbeiter sofort bedient werden, ist bequem zu füllen, schließt Bruch vollständig aus und erlaubt raschen Übergang von einer Form zur anderen. Mit ihr lassen sich elegant aussehende Mauersteine in beliebiger Form und Verzierung billiger und rationeller herstellen, als auf irgend eine andere Art. Als Beweis diene, daß der Kubikmeter Mauerstein auf nur 12 M. kommt. Backsteine kosten fast das doppelte.

Bauunternehmern, Kunststein-Fabrikanten, Architekten und Bauspekulanten kann daher die Anschaffung dieser Maschine aufs wärmste empfohlen werden, da sie ihnen gleichzeitig billigstes und geschmackvollstes Aussehen der hiermit aufgeführten Bauten gewährleistet.

Der Alleinvertrieb für Deutschland und verschiedene andere Staaten ist in Händen der Firma Rudolf Meyding, Reienbergstraße 66, Stuttgart. —

Das Spital in PFULLENDORF (Baden) erhält durch Einrichtung einer eigenen großen Dampf-Wäscherei und Desinfektionsanstalt eine sehr wertvolle Ergänzung. Die gesamte maschinelle Einrichtung hierzu stammt von der Firma Rumsch & Hammer, Maschinenfabrik, Forst i. L.

INSERENTEN-VERZEICHNIS.

Preisausschreiben.

Zur Erlangung eines Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen der Holstenstraße und dem Lindenplatz in Lübeck, sowie von Skizzen für die architektonische Gestaltung der äußeren Holstenbrücke schreibt die unterzeichnete Baudeputation unter deutschen Architekten einen allgemeinen Ideen-Wettbewerb aus.

Zur Preisverteilung gelangen M. 6000,—, und zwar ist die Verteilung eines I. Preises von M. 3000,—, eines II. Preises von M. 2000,— und eines III. Preises von M. 1000,— in Aussicht genommen. Eine andere Verteilung der Gesamtsumme bleibt vorbehalten, jedoch mit der Einschränkung, daß höchstens 4 Preise gebildet werden dürfen.

Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren:

1) Bürgermeister Dr. Eschenburg, Lübeck
2) Senator H. Evers, Lübeck
3) Professor Th. Fischer, Stuttgart
4) Landesbaurat Professor Th. Goecke, Berlin
5) Geh. Oberbaurat Professor K. Hofmann, Darmstadt
6) Stadtbaurat G. Schaumann, Frankfurt a. M.
7) Rechtsanwalt Dr. E. Kulenkamp, Lübeck
8) Architekt Th. Sartori, Lübeck
9) Baudirektor J. Baltzer, Lübeck.

Die Entwürfe sind bis zum 1. Juli 1906 mit einem Motto versehen an das Bauamt in Lübeck, Mühlendamm 10 einzureichen. Daselbst sind auch die Wettbewerbs-Unterlagen zu beziehen gegen Einsendung von M. 9,—, die bei Einlieferung des Entwurfes zurückerstattet werden.

Lübeck, den 31. März 1906.

Die Baudeputation der freien und Hansestadt Lübeck.
Klug.

Wettbewerb-Ausschreibung.

Die Stadtgemeinde Karlsbad schreibt hiermit unter den Architekten deutscher Nationalität einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Verbindung der Schloßbrunn- und Marktbrunnkolonnade mit der Mühlbrunnkolonnade in Karlsbad aus. Bausumme: Etwa 800 000 K.

Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren:

1. Bürgermeister Ludwig Schäffler, Karlsbad
2. Carl König, o. ö. Prof., Wien
3. Friedrich Ohmann, k. k. Oberbaurat und o. ö. Professor, Wien
4. Paul Wallot, k. geh. Baurat und Prof., Dresden
5. Franz Drobny, beh. aut. Architekt und Stadtbaudirektor, Karlsbad
6. Gustav Müller, beh. aut. Zivil-Ingenieur, Karlsbad
7. Franz Stüdl, k. k. Baurat, Karlsbad.

Im Verhinderungsfalle eines der Genannten:

8. Julius Deininger, k. k. Oberbaurat und Professor, Wien.

Preise: 1. Preis 8000 K., II. Preis 5000 K., zwei III. Preise à 3000 K. Weitere Arbeiten können zum Betrage von je 1000 K. angekauft werden.

Den Preisrichtern steht es frei, je nach der Beurteilung des Wertes der Arbeiten die Summe von 19000 K., welche unter allen Umständen für die vier besten Arbeiten zur Verteilung gelangt, auch in anderen Abstufungen zur Verteilung zu beschließen.

Die Entwürfe sind mit einem Kennworte versehen, längstens bis Samstag, den 1. September d. J., beim Stadtrate Karlsbad einzureichen. Später einlangende Entwürfe werden zur Preisbewerbung nicht zugelassen und können nur bei eventuellem Ankaufe berücksichtigt werden. Über die Zeit der Aufgabe entscheidet der Poststempel. Bedingungen, Lageplan, Photos des Bauplatzes und sonstige Unterlagen sind im Stadtbauamte Karlsbad unentgeltlich erhältlich.

Karlsbad, am 12. April 1906.

Stadtrat Karlsbad:
Der Bürgermeister-Stellv.:
Dr. J. Pfeifer m. p.

3. Jahrgang 1906 6. Heft



ARBEITERKOLONIEN.*)

Von Dr. Ing. KARL HENRICI, Aachen.

Die Gründung von Arbeiterkolonien ist in sehr vielen Fällen eine zwingende wirtschaftliche Notwendigkeit. Arbeiterkolonien müssen hergerichtet werden, um manche große industrielle Unternehmungen ins Leben rufen und im Gang erhalten zu können, und große industrielle Unternehmungen müssen ins Leben gerufen werden, um dem gewaltigen Volkszuwachs in Deutschland Existenzmittel zuzuführen. Es ist jedoch nicht möglich, allgemein gültige Regeln oder Normen darüber aufzustellen, wie Arbeiterkolonien zu gestalten seien. Das ist weder möglich bezüglich ihres baulichen Bestandes, noch bezüglich ihrer Organisation und ihrer Verwaltung.

Wie groß ist z. B. der Unterschied zwischen der Wohnungsversorgung für Arbeiter in Industriezweigen, in denen auch die Frauen und heranwachsenden Kinder beschäftigt werden, und solchen, wo das nicht der Fall ist; ferner zwischen Kolonien inmitten engbebauter großer Städte und solchen auf dem Lande! ferner zwischen Kolonien für hundert oder für tausende von Arbeitern! usw. Von großem Einfluß auf die Gestaltung kann es auch sein, ob die Kolonie als Bestandteil eines einzelnen industriellen Betriebes auftritt und sich in ihrer Verwaltung ein patriarchalisches System durchführen läßt, oder ob sie durch Privatunternehmung, durch gemeinnützige Baugesellschaften oder auf dem Wege der Selbsthilfe durch Spar- und Baugenossenschaften ins Leben gerufen wird und jeder beliebige Arbeiter darin aufgenommen werden kann.

*) Vortrag, gehalten am 6. Juni 1905 in Hagen auf der Konferenz der Centralstelle für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen.

Dies führt in der Behandlung der Aufgabe zu einer notwendigen Beschränkung:

Ich kann nur einen bestimmten Fall ins Auge fassen und wähle den, bei welchem die Anlage einer Arbeiterkolonie aus irgend welchen Gründen zur Notwendigkeit wird und bei welchem als Träger des Unternehmens der Arbeitgeber auftritt, sei dieser der Staat, eine Stadt oder die Leitung eines großen industriellen Betriebes. Und noch weiter will ich meine Aufgabe begrenzen und nur von größeren sogenannten Ortschaftskolonien reden, in welchen die Kolonisten zu einem in sich abgeschlossenen Gemeinwesen vereinigt werden sollen, und welche demgemäß mit allen Einrichtungen auszurüsten sind, die zur Befriedigung aller materiellen und geistigen Bedürfnisse der Einwohner ausreichen.

Manchmal liegt für den Arbeitgeber selbst zur Gründung solcher Kolonien keine zwingende wirtschaftliche Notwendigkeit vor, und er könnte es ruhig der Privatunternehmung überlassen, für das nötige Angebot von Wohnungen zu sorgen, und wenn er sicher wäre, daß diese ihre Sache gut machen und allen Anforderungen auch ethischer und ästhetischer Art gerecht werden würde, dann wäre es vielleicht das Beste, was er tun könnte, wenn er ihr die Sache überließe. Dies trifft aber leider in sehr vielen, wahrscheinlich in den meisten Fällen nicht zu, und es wird dann zur Pflicht des Arbeitgebers, im Interesse der Wohlfahrt seiner Arbeiterschaft das Unternehmen selbst in die Hand zu nehmen und aus der Anlage nach besten Kräften und im besten Sinne des Wortes eine Wohlfahrtseinrichtung zu machen. Darunter verstehe ich nichts

weiter als eine Einrichtung, die die äußere Grundlage zu einer gesunden, glücklichen und würdigen Lebenshaltung darbietet.

Die Frage, ob den Kolonisten die Möglichkeit, Hauseigentümer zu werden, gewährt werden soll oder nicht, lasse ich aus dem Spiele. Sie wird heute — in Deutschland wenigstens — fast allgemein verneinend beantwortet und spielt bei der Anlage einer Kolonie keine sehr große Rolle, wenn man nur an dem Grundsatz festhält, jedem Kolonisten, wenigstens jeder Kolonistenfamilie Gelegenheit zu bieten, so gut wie im eigenen Heim zu wohnen. Schon dieser Grundsatz allein zwingt die Art der Anlage in eine bestimmte Form — ich möchte sagen — Stimmung hinein, da er namentlich für die Wahl des Wohnungssystems ausschlaggebend wird.

Frage ich nun: Was ist eine solche Arbeiterkolonie? so lautet die Antwort: sie ist weder eine Stadt, noch ein Dorf. Sie ist von beiden etwas und ist doch etwas Eigentümliches, von Dorf und Stadt Unterschiedliches; und da sie, nach den heute an sie zu stellenden Anforderungen, als ein durchaus neuzeitliches Gebilde angesehen werden muß, für welches es keine historischen Vorbilder gibt, so gestattet und verlangt sie auch in ihrer äußeren Erscheinung etwas zu werden, dem man die Neuheit und die Abstammung aus dem großen Organisationsgedanken, der unsere Zeit und namentlich die Industrie beherrscht, anmerkt.

Die Arbeiterkolonie birgt fast lauter gleichgestellte Leute, die alle das ganze Jahr hindurch gleiche Arbeit verrichten, und von denen sich — von Meistern und Beamten abgesehen — kaum einer über den andern erhebt. Wenn man nun lediglich dieser Homogenität der Insassen und ihrer Lebensweise in der äußeren Erscheinung der Kolonie Ausdruck geben wollte, so würde wohl etwas recht Eintöniges, Langweiliges zum Vorschein kommen. Aber zum Glück bringt die Vereinigung von tausenden von Menschen auf einem Fleck auch den Bedarf an gemeinsam zu benutzenden öffentlichen Gebäuden, Anstalten und Anlagen mit sich, und mit ihnen zieht auch etwas von städtischem Wesen in die größere Kolonie ein, welches die dankbarsten Motive zu einer wirkungsvollen Abwechselung und Gliederung der Niederlassung darbietet.

Ferner will man alles aufbieten, um es den Leuten behaglich zu machen, und um ihnen die äußeren Unterlagen zu menschenwürdiger Lebenshaltung und zu glücklichem Familienleben zu schaffen. Der Lebensunterhalt soll ihnen tunlichst verbilligt werden und dazu gehört, daß man ihnen ein Gärtchen zur Verfüguug stellt und ihnen ein Ställchen baut, damit sie einen Teil ihrer Nahrung selbst bauen und heranfüttern können. Dies gibt der Siedelung einen Anstrich von dörflichem Charakter, der nicht minder als der Teil des städtischen Wesens zu künstlerischer Verwertung herausfordert. Aber wenn man dies alles auch so schön und musterhaft herrichtet, wie nur möglich, so bleiben doch die Nachteile und Gefahren bestehen, die sich in sozialer und wirtschaftlicher Beziehung an die Zusammenhäufung von Arbeitermassen auf einen Fleck und an ihre Absonderung von den anderen Gesellschaftsklassen knüpfen. Jede fortschrittliche Bewegung auf dem Gebiete der Arbeiter-Kolonisierung muß darauf gerichtet sein, diese Gefahren und Nachteile zu beseitigen oder wenigstens abzumildern.

Diese Einsicht führt zu einigen Fragen, die ich besonders zur weiteren Erörterung empfehlen möchte:

I. Frage: Ist es nötig, daß in einer Kolonie, welche im Anschluß an einen einzelnen großindustriellen Betrieb errichtet wird, nur solche Leute aufgenommen werden, die in diesem Betriebe arbeiten oder mit ihm in unmittelbarer Beziehung stehen? oder wäre es nicht besser, geradezu darauf hinzuarbeiten, daß recht viele andere Leute in die Kolonie mit hineingezogen würden?

II. Frage: Ist nicht anzunehmen, daß sich manche, auf kleineres und mittleres Einkommen angewiesene Leute mittleren Standes, z. B. kleine Rentner und Pensionäre, ferner Handwerker: Schuster, Schneider, Schreiner, auch Kaufleute u. dergl. m. finden würden, auf welche die billig dargebotenen gesunden Wohnungen und das Benutzungsrecht der Wohlfahrtseinrichtungen eine so große Anziehungskraft ausübten, daß man auf einen namhaften Zuzug ihrerseits rechnen dürfte?

III. Frage: Ließe sich die verschärfte Abhängigkeit der Arbeiter, die mit dem in solchen Kolonien üblichen patriarchalischen System verbunden zu sein pflegt, nicht dadurch abmildern, daß man die Kolonialverwaltung gänzlich von der Betriebsverwaltung absonderte und ein völlig unabhängiges und selbständig verwaltendes Wohnungsamt einsetzte, oder noch besser, daß man gegen Pacht oder unter anderen festen Bedingungen das ganze Vermietungsgeschäft einem Privaten oder einer Gesellschaft übertrüge?

Bei Aufwerfung dieser Fragen habe ich an die Wohnungsgesellschaft gedacht, welche Cesar Strauß in Frankfurt a. M. ins Leben gerufen hat, und an die außerordentlichen Erfolge, die angeblich diese Gesellschaft aufzuweisen hat.

Soweit mein Blick und meine Erfahrung reichen, wird der Segen fast aller, auch der mit größter Selbstlosigkeit ins Leben gerufenen Wohlfahrtseinrichtungen stark beeinträchtigt durch das Mißtrauen, welchem sie bei einem großen Teil der Arbeiterschaft begegnen. Dieses Mißtrauen scheint eher zu- als abzunehmen, trotz der allgemein verbesserten Lage der Arbeiter, die doch ohne Zweifel durch die vielseitigen Wohlfahrtseinrichtungen mit herbeigeführt ist. Man mag das beklagen, aber wenn es wirklich so ist, wie ich fest glaube, so muß man doch damit rechnen.

Den Drang der Unabhängigkeit, der in den Arbeitern erwacht ist, läßt sie in jeder Wohlfahrtseinrichtung, die ihnen gewissermaßen aufgedrängt wird, ein Ding wittern, welches dazu dient, sie zu kontrollieren und zu bevormunden. Sie machen von der Einrichtung vielleicht Gebrauch, aber immer mit dem drückenden Gefühle des tiefer stehenden Wohltatempfängers, welches sie dem Wohltäter nicht näher bringt, sondern welches im Gegenteil die Kluft zwischen beiden vergrößert. Jenes Mißtrauen bringen die kleinen Leute nicht den Kaufleuten und den Hausbesitzern entgegen, die ihnen billige gute Ware und Wohnungen darbieten, und von denen sie wissen, daß sie, trotz der Billigkeit des Dargebotenen, ihr Geschäft dabei machen. Stelle man sich also auf den Standpunkt jener Geschäftsleute, die sich durch Lieferung billiger Ware ihre Kundschaft sichern, und bringe man alle Wohlfahrtsein-

richtungen, besonders die einer Kolonie, möglichst außer Beziehung zu dem Arbeits- und Lohnverhältnis, in welchem die Kolonisten zu dem Arbeitgeber stehen!

Wenn die drei Fragen, die ich oben gestellt habe, bejahend beantwortet werden können, so werden sie einen sehr fühlbaren Einfluß auf die Gestaltung der Kolonien ausüben. Aus diesen können dann Ortschaften werden, die dem neuerdings aufgestellten und von vielen Leuten erstrebten Ideal der Gartenstädte nahe kommen, oder den Ortschaftsgründungen, mit welchen die Staatsregierung des Großherzogtums Hessen mit gutem Beispiel voranzugehen im Begriffe steht.

Einen ausgeprägten eigentümlichen Charakter werden solche Kolonien doch behalten, weil die Mitglieder der dort unterzubringenden Arbeiterschaft immer den bei weitem größeren Teil der Kolonien ausmachen werden. Daraus ergibt sich für die Mehrzahl der zu errichtenden Wohnhäuser ein fast gleiches Bauprogramm, so daß man sich für die Anwendung irgend einer bestimmten Wohnungsform, die man als die verhältnismäßig zweckmäßigste erkannt und ausgeprobt hat, zu entscheiden haben wird. Eine gewisse Uniformierung wird dabei unvermeidlich sein und zum Kennzeichen einer solchen Kolonie werden. Darin ist nach meiner Ansicht auch gar kein Nachteil zu erblicken, denn Regelmäßigkeit, Ordnung und selbst Uniformierung von Gebäudeanlagen brauchen durchaus nicht langweilig oder gar häßlich zu sein. Es kommt nur darauf an, daß diese Eigenschaften einen künstlerisch befriedigenden Ausdruck finden.

Dem scheint allerdings der heute fast allgemein herrschende Geschmack zu widersprechen. Es geht ein Zug durch unsere Zeit, der namentlich in ausgedehnter Weise die gebildeten Kreise bewegt und der sich gegen alles Schematische und Schablonenhafte richtet. Neben dem uniformierenden Gedanken im Militarismus, dessen Notwendigkeit man einsieht, und neben der Massenerzeugung der Maschinenarbeit, in ihrer 1000fältigen einförmig genauen Wiederholung, sehnt sich der gebildete Mensch nach dem Ausdrucke des Persönlichen, Individuellen und verlangt ihn, wo nur irgend möglich. Namentlich möchte man das Individuelle auf jedes einzelne Haus übertragen sehen, und man vermeint darin das Mittel erfaßt zu haben, um das zu erreichen, was man malerisch nennt. Es spricht sich darin eine dem Deutschen eigene Neigung zum Romantischen aus, die wohl mit dem deutschen Gemütsempfinden zusammenhängt, die aber leicht ins Haltlose und Uferlose hineinführt und von der Sachlichkeit ablenkt.

Wenn es auch gilt, den Schematismus, das Schablonenwesen und die Oberflächlichkeit, welche die große Masse der aus unfähigen Händen hervorgehenden hochbautechnischen Erzeugnisse kennzeichnen, zu bekämpfen, so ist es doch verkehrt, dabei in ein anderes Extrem zu verfallen und nur in Abwechselung, in ängstlicher Vermeidung der Symmetrie und in grundsätzlicher Bevorzugung vermeintlich malerischer Unordnung sein Genüge zu suchen. Alle Straßen krumm zu machen, nur weil man die krumme Straße lieber leiden mag, als die gerade Straße, ist ebenso unvernünftig und beschränkt, als das Umgekehrte; denn es gibt ungezählte Fälle, in denen die gerade Straßenlinie das Natürliche und Sachgemäße ist, und es kommt nur darauf an, die Mittel zu kennen und in Anwendung zu bringen, um sie trotzdem nicht langweilig werden zu lassen.

Man hat eine Vorliebe für den Villenbau gewonnen, der in reicher Gliederung mit Türmchen und Erkern, Giebeln und Lukarnen inmitten von Gartengrün die ganze Welt eines zu vielseitigem Lebensgenuß entwickelten Familienlebens spiegelt. Aber es ist nach meiner Ansicht zu weit gegangen, den Villenstil auch auf die Arbeiterwohnung und auf alle möglichen andern Gebäudegattungen anzuwenden. — Überhaupt halte ich es für sehr gefährlich, die Gewohnheiten, Ansprüche und Geschmacksneigungen, die in den begüterten Gesellschaftskreisen herrschen, auf die Arbeiterkreise übertragen zu wollen. Gern will ich den Arbeitern einen bescheidenen Luxus gönnen, aber den mögen sie sich selbst leisten nach ihren Mitteln und ihren eigenen Neigungen.

Bei der Entscheidung über die Wohnungsform kommt in erster Linie der Bodenwert in Betracht. Steht der Bodenpreis hoch, so ist man gezwungen, sehr haushälterisch mit dem Grund und Boden umzugehen, und man wird mehrgeschossige Häuser bauen müssen. Im Innern enggebauter großer Städte gibt es überhaupt keine andere Lösung. Wo aber die Möglichkeit sich darbietet, jede Familie mit einem Garten zu bedenken, da fällt der Gewinn an Grundfläche, den man mit mehrgeschossigen Häusern erzielen könnte, weniger ins Gewicht den Vorteilen gegenüber, die die Einfamilienwohnung mit sich bringt. Der kleinere Garten, den die Hausbewohner unmittelbar an der Tür haben, wird viel intensiver bewirtschaftet werden und ebensoviel Ertrag liefern, als der um einen Hausgrundriß größere Garten, zu dem der Benutzer erst eine oder mehrere Treppen hinabsteigen und dazu weitere Wege machen muß.

Es ist zwar nicht abzuleugnen, daß mit dem mehrgeschossigen Haus, welches unter einem Dache eine Mehrzahl von Kleinwohnungen birgt, billigere Mietpreise erzielt werden können, und es ist nicht nachgewiesen, daß das Einfamilienhaus an sich gesunder sei, als die Kaserne. Das hängt ganz von den jeweiligen Verhältnissen und von der Beschaffenheit der Herstellung und Einrichtung im einzelnen ab. Wenn man auf einen feuchten Untergrund angewiesen ist, der die Unterkellerung des ganzen Hauses aus gesundheitlichen Rücksichten notwendig macht, so ist sehr zu überlegen, ob man da nicht besser mehrgeschossig baut, um den ganzen Kellerraum auch ausnützen zu können. Das Einzelhaus würde durch die volle Unterkellerung eine zu große Verteuerung erfahren.

Es kann aber nicht bestritten werden, daß das Einfamilienhaus mit Garten und Stall für die ganze Lebenshaltung der Arbeiterfamilie so große Vorzüge besitzt, daß ihm einige Geldopfer gebracht werden dürfen. Namentlich ist die größere Bewegungsfreiheit, die das Einfamilienhaus gewährt, als ein großer Vorzug einzuschätzen.

Unter vielen Arbeitern ein und desselben Industriebetriebes werden sich aber auch solche finden, denen mit Garten und Stall nicht gedient ist, und die viel lieber und besser in billigeren und beschränkteren Räumen eines Stockwerkshauses wohnen. Es darf deshalb nach meiner Ansicht in einer größeren Arbeiterkolonie auch nicht an Stockwerkshäusern mit Kleinwohnungen fehlen, und erst recht werden sie sich als unentbehrlich herausstellen, wenn man die Kolonie in vorhin angedeutetem Sinne auf den Zuzug auch anderer Volkselemente einrichten will.

Noch einen weitern Nutzen könnten die Stockwerkshäuser erbringen: sie würden vielleicht die im allgemeinen wenig beliebten Unterkunftshäuser für unverheiratete Arbeiter entbehrlich machen. Das wäre durch die Herrichtung von kleineren abgesonderten Einzelzimmern zu erzielen, die nicht aur dem Wege der Aftermiete, sondern unmittelbar durch das Wohnungsamt zur Vermietung zu gelangen hätten. Daneben brauchte dann nur im Kreise der öffentlichen Wohlfahrtseinrichtungen durch Garküchen und Speisehäuser für die Beköstigung der unverheirateten Arbeiter nach Bedarf gesorgt zu werden. Übrigens würde ich empfehlen, die Schlaf- und Kostgängerei nicht grundsätzlich auszuschließen, sondern sie nur einer strengen Ordnung und Kontrolle zu unterwerfen.

Unter Anwendung des Einfamilienhaus-Systems verdient das Reihenhaus unbedingt den Vorzug dem einzelstehenden Hause gegenüber, weil es billiger in der Herstellung und wärmer ist. Eine gewisse Regelmäßigkeit in der ganzen Anlage und in der Gruppierung der Häuser wird die Herstellung vereinfachen und verbilligen, und sie wird namentlich bei der Grundstückteilung zu günstiger Bodenausnutzung führen. Das Naturgrün, welches in den Baumpflanzungen einer sinnvollen Anordnung zu unterwerfen ist, wird ein Genügendes leisten, um selbst häufige Wiederholungen in dem Hausbau nicht ermüdend wirken zu lassen. Regelmäßigkeit kommt auch der Übersichtlichkeit zustatten und wirkt erzieherisch, sofern sie zum unmittelbaren Vergleich benachbarter Häuser herausfordert. Das schmutzige, ungepflegte Haus wird zwischen seinen gleichgestellten und gleichgestalteten Nachbarn unangenehm auffallen, wenn diese in Sauberkeit erglänzen, und die mit sauberem Anstrich, mit Blumenschmuck und sorgfältig gepflegten Spaliergewächsen gezierten Außenseiten der Häuser werden zur Nachahmung reizen.

Die äußerste Sparsamkeit hat bei Anlage der Straßen zu walten. Eine Fahrbahnbreite von 5 m, die es gestattet, daß zwei Wagen aneinander vorbeifahren können, wird kaum jemals überschritten zu werden brauchen, und da in Arbeiterkolonien überhaupt wenig gefahren wird, so bedürfen auch die Fußsteige nur einer geringen Breite, die eben ausreicht, um den Fußgängern die Möglichkeit zu bieten, daß sie dem Fuhrwerk, wenn nötig, ausweichen können. Für den nötigen Straßenluftraum ist durch Vorgärten zu sorgen.

Und nun etwas über die architektonische Behandlung der einzelnen Häuser und Hausgruppen. Ein einzelnes Haus, welches nur eine einzige oder vielleicht zwei Kleinwohnungen unter einem Dache vereinigt, ist ein so kleines Ding, daß es nur als eine Einheit aufgefaßt werden sollte, die in sich gar keiner weiteren Gliederung bedarf. Auch aus Sparsamkeitsrücksichten empfiehlt es sich, für solche kleine Hauseinheiten die elementarsten Gesamtformen, nämlich den geschlossenen viereckigen Unterbau mit einfachem Satteldach in Anwendung zu bringen. Hat man Verlangen nach einer lebhafteren Umrißlinie, dann stelle man Haustypen von verschiedener Größe nebeneinander, oder setze das eine Haus etwas gegen das andere zurück, oder führe etwas Wechsel in den Dachneigungen ein.

Außerdem bietet die farbige Behandlung der einzelnen Hausteile, namentlich des sichtbaren Holzwerkes, das Mittel dar, um Abwechslung in eine Reihe übrigens ganz gleichmäßig gebildeter Fassaden zu bringen. Um den Groll auf schematische Wiederholungen weiter zu besänftigen, erinnere ich an die Bauernhaustypen, von denen ganze Gegenden beherrscht werden, und die das Merkmal des Siedelungsbereiches je eines Volksstammes ausmachen. Fast alle jene Bauernhaustypen besitzen schlichte elementare Gesamtform, und ich habe noch niemanden über den Mangel an Abwechslung in solchen Niederlassungen schelten hören. Dagegen will ich offen gestehen, daß ich dem scheinbar ungeordneten Haufen von Arbeitervillen neuerer Art nicht viel Reiz abgewinnen kann. Das ist nun allerdings Geschmackssache, über die sich bekanntlich nicht streiten läßt, und es liegt mir fern, über sie einen Streit herbeiführen zu wollen.

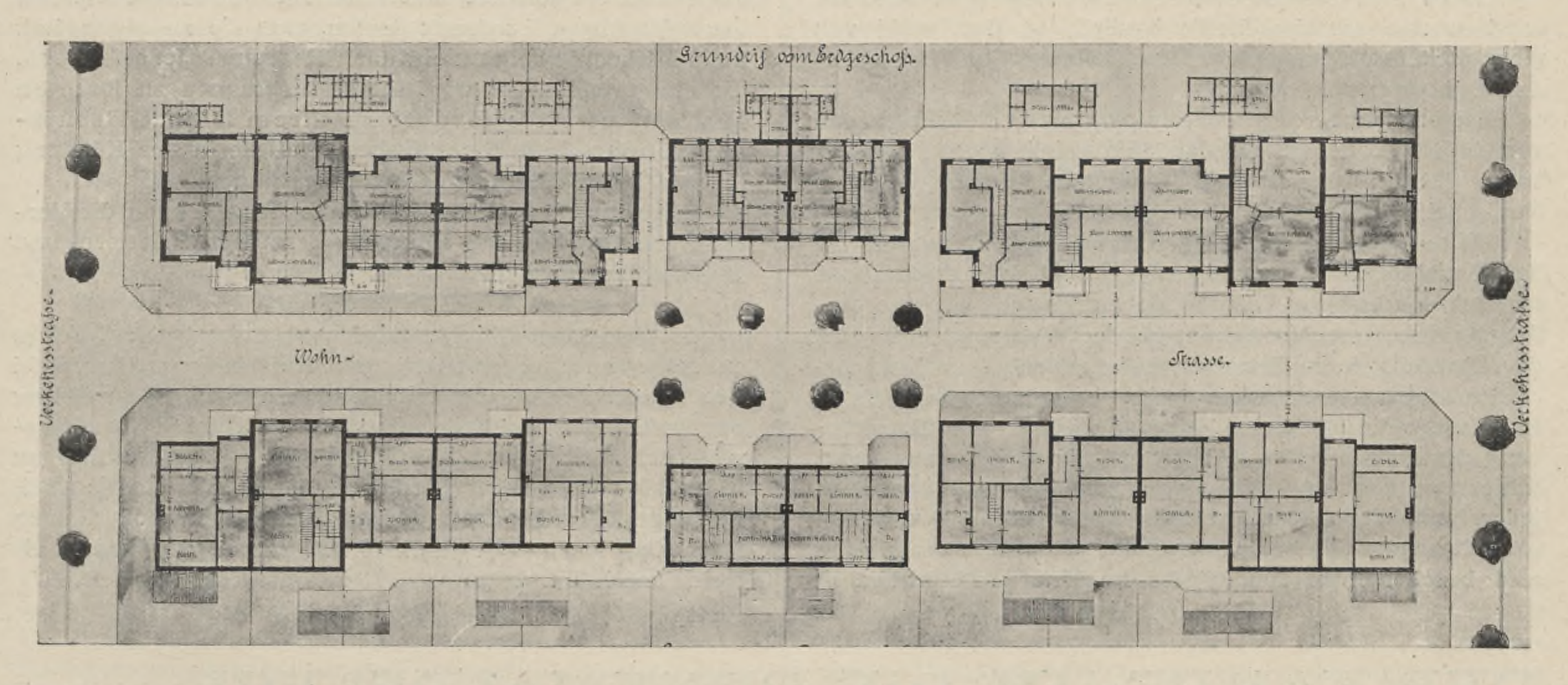
Wenn man nur darauf Bedacht nimmt, jedes Stück und jeden Teil an die richtige Stelle zu bringen, so wird sich, trotz vieler Wiederholungen im einzelnen, doch ein recht mannigfaltiges Bild in der Gesamtheit erzeugen lassen, und es wird sich ein Organismus der ganzen Anlage ergeben, der sich in der äußeren Erscheinung wohltuend geltend macht.

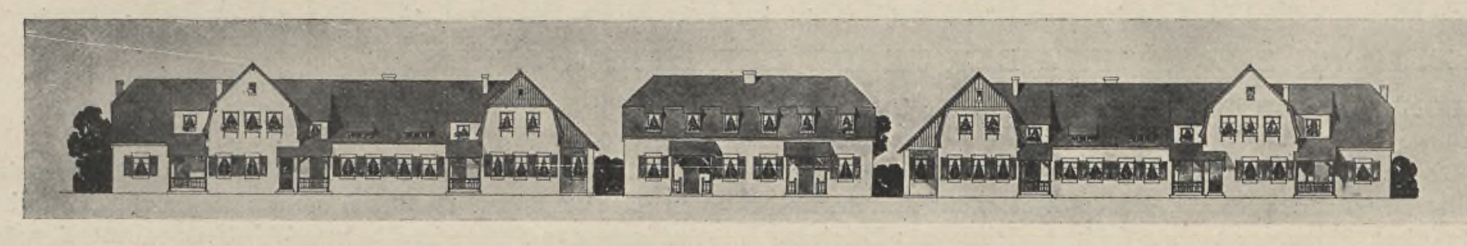
Solche Kolonie wird einen Kern bekommen, in welchem die allen Kolonisten gleichmäßig dienenden öffentlichen Gebäude mit den Etagenhäusern zu ausdrucksvoller Gruppierung zusammentreten. Es wird in diesem Kern städtisches Wesen herrschen mit mehr oder weniger geschlossenen Straßen- und Platzbildern, und es wird sich dort ein Leben und Treiben entfalten, welches die Kolonisten davon abhält, in die nächstliegende Stadt zu pilgern, um sich zu amüsieren und das Geld los zu werden. Dem städtischen Kerne wird sich dann nach allen Seiten der ländliche Wohnungsbau angliedern, dessen einzelne Viertel vielleicht in einem Schulbau mit Uhrtürmchen oder dergl. ihre Betonung finden mögen.

Von diesen Gesichtspunkten bin ich bei dem Entwurfe zu einer Arbeiterkolonie des staatlichen Steinkohlenbergwerkes in Knurow ausgegangen, dessen Lageplan auf Tafel 42 unter a wiedergeben wird. Er ist nur als eine Studie zu betrachten, da aus bergmännischen Gründen ein anderes Gelände zur Ausführung der Kolonie gewählt werden wird. Die Kolonie soll etwa 1000 Arbeiterfamilien aufnehmen. Von dem etwa 300 m entfernt liegenden Grubenhof ist sie durch die Landstraße, durch Feldland und durch die Eisenbahn getrennt. Zur Verbindung der Kolonie mit dem Grubenhof ist eine Straße geplant, welche die Bahnlinie überbrückt und sich vermittels einer Rampe in das Herz der Kolonie hinabsenkt. Sie mündet auf dem Marktplatz, der mit den wichtigsten öffentlichen Gebäuden und mit Etagenhäusern umstellt ist. Der Fuß der Rampe ist als wichtigster Verkehrspunkt anzusehen, zu dem auch die Landstraße vermittels einer Abzweigung in innige Beziehung gebracht ist.

Damit die Kolonie eine gewisse Ausdehnungsfähigkeit erhalte, und eine etwaige Bebauung des Nachbargeländes mit ihr zusammenwachsen oder wenigstens mit ihr in Verkehrsbeziehung treten könne, sind die Querstraßen bis an die nördliche Grenze geführt, so daß sie in das Nachbargelände hinein fortgesetzt werden können. Übrigens ist die Zahl der zu befahrenden Straßen auf einige wenige beschränkt, und es ergab sich ein einfaches, der Längsrichtung des Geländes entsprechendes Parallelsystem derselben als das Natürliche.







Zwischen ihnen bilden die Wohnstraßen (siehe die Textbilder, dazu die Schaubilder auf Tafel 41) kleine, mit Reihenhäusern bestellte Verbindungswege. Sie sollen nicht befahren werden und als ungefährdete Tummelplätze für die Kinder dienen, die auf ihnen unter ständiger Aufsicht der Mütter ihr Spiel treiben können. In der Mitte erweitern sie sich zu kleinen, mit Bäumen umstellten Plätzchen, auf denen je ein Brunnen Aufstellung zu finden hat. Die Wohnstraßen sind durchschnittlich 100 m lang, so daß an jeder Seite 10—14 Häuser stehen können. Es bilden sich also jedesmal Gruppen von 20—28 Einfamilienhäusern.

Diese Anordnung gab zu einer eigentümlichen Grundrißgestaltung Veranlassung, für welche die Idee einer im Entstehen begriffenen Arbeiterkolonie des Fürsten Pleß entlehnt ist. Dort umschließen, der Beschreibung nach, freistehende Einfamilienhäuser einen runden Spielplatz, und Grundgedanke dabei ist, daß alle Wohnküchen, in welchen voraussichtlich die Mütter sich vorwiegend aufhalten, nach dem Spielplatz mit ihrem Fenster hinausschauen. Da es sich in der vorliegenden Anlage aber um Reihenhäuser handelt, und da es als zweckmäßig angesehen werden muß, daß die Wohnküchen auch mit Stall und Garten durch eine Hintertür in Beziehung gebracht werden, so ergab sich für die Hausgrundrisse eine kleine Besonderheit. Die an den Plätzchen liegenden Häuser haben eine nur geringe Tiefe erhalten, die Wohnküche reicht von vorn bis hinten hindurch und hat beiderseitig ein Fenster bekommen. Ein Vorplätzchen an der Hintertür ist so groß bemessen, daß hier ein Waschzuber aufgestellt und die Wäsche hier vorgenommen werden kann zur Entlastung der Wohnküche. Das System der Wohnhöfe ist fast überall durchgeführt, wobei eine Abwechselung sehr leicht durch kleine Änderungen in den Fassaden und durch die Wahl verschiedener Baumarten herbeizuführen ist. Hier mag es einen Akazien-, dort einen Linden-, einen Kastanien- und Ulmenhof geben, hier möge das Mansarddach, dort das einfache Satteldach Anwendung finden, hier mögen die Fensterläden blau, dort rot oder grün gestrichen werden.

Zur Besetzung mit Stockwerkshäusern sind besonders die Hauptquerstraßen, die mit der Außenwelt am nächsten in Beziehung stehen, ausersehen, so daß sich vier Querzonen dieser Art bilden.

Unter den öffentlichen Wohlfahrtseinrichtungen sei schließlich noch auf eine Gärtnerei aufmerksam gemacht, von der die Kolonisten nicht nur Pflanzen, Sämereien, Blumen und Bäume beziehen, sondern von der sie auch Belehrung empfangen sollen. Ich denke mir, daß mit einer solchen Anlage ein großer Segen gestiftet werden könnte.

Da es sich hier nicht um einen endgiltigen Entwurf, sondern nur um eine Studie handelt, so darf wohl von einer weiteren eingehenden Beschreibung des Planes Abstand genommen werden.

Ich habe nur von der Gestaltung einer bestimmten Art von Arbeiterkolonien geredet. Was ich noch zu sagen habe, gilt für alle Arten, gilt für jede Aufgabe, die der Baukunst gestellt wird:

Meine Meinung ist, daß im gesamten Bauwesen die Kunst nicht erst da einsetzen sollte, wo die Bedürfnisfrage aufhört, sondern daß künstlerische Erwägungen von Anfang an mitzusprechen haben; bei der Wahl und Aufteilung der Baustelle, beim Grundriß, bei der Wahl der Baumaterialien und bei jeder Raum-, Körper- und Flächenbildung. Die Kunst, die ich meine, besteht nicht in der Bereicherung des Bauwerkes mit allerhand Zierwerk und sogen. Stilformen, sondern in der Durchgeistigung und Veredlung jeder, auch der allereinfachsten Konstruktions- und Gebrauchsform. Solche Kunst erhebt jede, auch die kleinste und bescheidenste Bauaufgabe zu einer dankbaren; sie will jedes Bauwerk zum Reden bringen: Ich bin eine Kirche, ein Rathaus, ein Wohnhaus oder ein Speicher; ich bin eine Verkehrs- und Geschäftsstraße oder eine Wohnstraße; und sie will zugleich erkennen lassen, ob das Gebäude aus städtischem oder ländlichem Boden erwachsen ist, im Gebirge oder in der Ebene. Solche Kunst will ein Bauwerk nicht verteuern, sondern sie sucht im Gegenteil nach den einfachsten, elementarsten Mitteln zu klarem, unzweideutigem Ausdruck dessen, was sie zu sagen hat. Solche Kunst arbeitet nicht nach Rezepten. Jede Aufgabe, die ihr gestellt wird, wird ihr zu einem neu zu lösenden Problem, und sie fordert zu ihrem Dienst Berufsmenschen, die in ihr aufgehen, und die in der Kündung ihrer Wahrheit ihr höchstes Genüge finden.

Aber nur in der Übung des Schaffens können die Verehrer und Schüler der Kunst zu berufenen Priestern und Meistern heranreifen.

Im Anschlusse hieran wird noch unter b der Tafel 42 der Lageplan einer Arbeiterkolonie bei Reutlingen (Architekt Th. Fischer, Stuttgart) mitgeteilt, wozu die Schaubilder der Tafel 43—45 gehören. Ferner auf Tafel 46 der Lageplan der Kruppschen Arbeiterkolonie Margarethenhof zu Friedrich-Alfred-Hütte (Architekt Schmohl). Endlich soll im folgenden Hefte die Anlage der Arbeiterkolonie von Merck bei Darmstadt (Architekt F. Pützer, Darmstadt) die Reihe schließen. D. H.

DER KAMPF UM DIE DENKMALPFLEGE.

EIN BEITRAG ZUR LÖSUNG DER FRAGE DER DENKMALPFLEGE.

Von CONRAD SUTTER, Schloß Lichtenberg i. Odenwald.

„Denkmal!“ Verbindet sich uns mit diesem Wort nicht der Begriff der Pietät, bedeutet es nicht seinem ursprünglichen Sinne nach ein Werk, errichtet als Zeichen, als Mal zum Gedächtnisse menschlicher Tüchtigkeit oder des besonderen Schicksales eines oder vieler Menschen? So lange eine menschliche Kultur besteht, hat sie solche Denkmale geschaffen, die uns teils durch die Formen bildender Kunst, teils durch die Schrift, aber auch durch die Vereinigung beider Ausdrucksmittel Kunde geben vom Menschenschicksal sowohl wie vom Willen, von der Kraft und Fähigkeit des Menschen, wie er Schritt für Schritt durch die Jahrhunderte zieht, als der Schöpfer, als der Träger fortschreitender Kultur.

Diese Kulturentwicklung hat im Gebiete der Kunst auf ihrem Wege bedeutsame Merkmale hinterlassen, welche uns davon Zeugnis geben, wie die Kunst bei den verschiedenen Völkern und zu verschiedenen Zeiten sich zum sichtbaren und greifbaren Ausdrucke des ringenden Menschengeistes verdichtet hat.

Unser Geist wandelt diesen Weg ihn zurückverfolgend bis zu seinen Anfängen, seinem Ausgangspunkt, hinaufsteigend bis zu seinen Höhepunkten. Die Merkmale auf dem Wege der Kunstkultur sind Erinnerungswerte, sie werden uns zum „Denkmal“ ihrer Zeit und ihrer Schöpfer und so sprechen wir heute gerade diese Werke der bildenden Kunst, die nicht dem Gedächtnisse bestimmter Personen oder Tatsachen ihre Entstehung verdanken, als Denkmale an.

Die Kunst- und Kulturgeschichte, welche forschend von Denkmal zu Denkmal geht, vergleichend und die verbindenden Fäden herüber und hinüber spinnend, scheint uns zu lehren, daß es vorwiegend der geschichtliche Wert ist, den wir in den Denkmalen zu sehen haben, weil sie uns den Entwicklungsgang, weil sie eine bestimmte Art gewesener menschlicher Tätigkeit vor Augen führen, weil sie uns unersetzliche Dokumente vergangener Zeiten sind und somit der Geschichte angehören, historische Zeugnisse darstellen. Es will scheinen, als ob der geschichtliche Wert und der Kunstwert der Denkmale nicht zu scheiden seien und der historische Wert die Schätzung der Kunstdenkmale ausmache. Wäre aber unsere Wertschätzung eine rein historische, so müßten alle Denkmale, als Werke vergangener Kunstepochen, ziemlich gleichen Wert für uns haben, so lange nicht deren Seltenheit zur höheren Einschätzung Veranlassung gäbe.

Die Anregung aber, die durch die Kunstdenkmale unserem Kunstempfinden geboten wird, ist eine wesentlich andere; sie hat nichts mit Alter und Zeit, nichts mit Stilepochen zu tun. Es ist der rein künstlerische Wert, der zu uns spricht und unsere subjektive Kunstanschauung wie eine tonverwandte Saite erklingen läßt. Wir können diesen Kunstwert im Denkmal bei Werken aus den verschiedensten Kunstperioden finden und bei anderen Werken aus den gleichen Perioden vermissen, obwohl deren historischer Wert unangefochten bleibt.

Der rein künstlerische Wert liegt darin, wie jedesmal, einerlei in welcher Kunstepoche das Werk entstanden ist, für die besondere Aufgabe der besondere Ausdruck in Gesamtgestaltung, in Form und Farbe gefunden wurde. — So ist also das Band, das die wirklichen Kunstwerke aller Zeiten verbindet, der künstlerische Geist, der in den Künstlern aller Zeiten lebendig ist, einerlei in welcher Form er sich äußert. Das Gesetzmäßige in der Kunst kann niemals das ausgeklügelte Dogma des Kunstwissens sein, sondern es ist das ewige, unvergängliche Gesetz, das im rein künstlerischen Geist enthalten ist, das Gesetz der Schöpferkraft, des Genius. So reichen sich alte und moderne Kunst die Hand, nicht aber in der Form, in welche der Kunstausdruck jederzeit gegossen wird.

Die Kunstüberlieferung tut uns not, ohne sie kommen wir nicht aus, die aber schöpfen wir aus dem Studium der alten Werke und darin erreicht unsere Schätzung der Kunstdenkmale ihren Höhepunkt, ihre größte Bedeutung.

Das ist die höchste Achtung, die wir dem Werke der Alten bezeugen können, daß wir darnach streben, ihrer Kunst Ebenbürtiges zu leisten, nicht aber sie nachzuahmen, denn alle Nachahmung der alten Werke, welche auf kunstwissenschaftlicher Forschung beruht und sich größer und stolzer dünkt, je mehr sie glaubt, sich des eigenen Ich entäußert zu haben zu Gunsten völligen Aufgehens im Werke der Alten, hat nichts mit wahrer Kunst zu tun, ja widerspricht geradezu dem innersten Wesen der Kunst, weil sie menschlicher Fähigkeit, menschlicher Vernunft widerspricht: Kein Mensch kann seine angeborene Subjektivität einer rein objektiven Auffassung unterordnen; solches Tun kann nur auf dem Boden der Unwahrheit vor sich gehen, die Unwahrheit aber, die Lüge, ist der größte Feind aller wirklichen Kunst, die nur auf Ehrlichkeit beruhen kann. — Alles andere ist Scheinkunst, vergängliche Mode.

Liegen aber die Dinge so, dann ergibt sich daraus, daß diese rein menschliche und rein künstlerische Kunstauffassung, die zu allen Zeiten die moderne war, auf dem Gebiete der Denkmalpflege in Widerstreit geraten muß mit der akademischen oder dogmatisch-wissenschaftlichen Auffassung der Kunstpflege, welche die Geltendmachung des Stilwesens, die Stilarchitektur im 19. Jahrhundert gezeitigt hat. Diese Verwirrung der Kunstbegriffe mußte zum Kampf um die Denkmalpflege führen.

Das neunzehnte Jahrhundert, mit seinen mächtigen Errungenschaften auf dem Gebiete der technischen Erfindungen, des Verkehrs, wie der großen wissenschaftlichen Fortschritte auf allen Gebieten menschlicher Forschung, war für die Kunst ein Babylon, das uns die Verwirrung der Kunstbegriffe brachte. War in den vorausgegangenen Zeitabschnitten jeweils nur diejenige Kunstrichtung als die zur Zeit allein richtige anerkannt, welche gerade geübt wurde, so erschien im 19. Jahrhundert nach und nach jede vorausgegangene Stilrichtung in fast gleicher Wertschätzung ihrer besonderen Art auf der Kunstbühne.

Das Zeitalter wissenschaftlicher Forschung machte auch aus der Kunst eine Wissenschaft. Man stellte sich der Kunst gegenüber auf den Standpunkt, daß man sie nach historischen Gesichtspunkten gliederte, die Bedingungen der Entwicklung und Eigenart jeden Stiles durch eingehendes Studium wissenschaftlich festlegte. Die Stilnormen wurden nicht nur nach den Verhältnissen der Gesamterscheinung, sondern insbesondere bis in die kleinste Einzelheit, bis zur letzten Linienführung festgestellt. Man bildete die Formlehre jeden Stiles aus, mit einer Gründlichkeit, wie sie eben der forschenden Wissenschaft eigen ist.

Den Beginn machte man mit dem griechischen Stile. Jedes kleinste Glied der herrlichen Formensprache dieser klassischen Baukunst wurde maßstäblich verzeichnet; es wurde genau gelehrt, in welchem Größenverhältnis eine Sima, ein Rundstab sich dem Gesims oder dem Kapitell eingliedern müsse, wie der Dekor durch Perl- oder Eierstab aufzumessen sei, wie sich die Kapitelle zu den Säulenschäften und wiederum deren Durchmesser zu ihrer Höhe zu verhalten habe. Nach diesen strengen Normen wurden die Fassaden aufgerissen. Die griechische Tempelfront mußte es sich gefallen lassen, der Kirche oder dem Theater, dem öffentlichen Verwaltungsgebäude oder Wohnhaus als Blende vorgesetzt zu werden.

Dieser bis aufs äußerste getriebene griechische Idealismus fand dann eine Gegenwirkung in der romantischen Bewegung, welche als zweite große Kunstrichtung des 19. Jahrhunderts, der klassisch vollendeten Formensprache der Antike die gemütvolle Innerlichkeit unseres nordischen mittelalterlichen Kunstempfindens entgegensetzte.

Aus der klassizistischen Richtung, die trotz der romantischen Bewegung neben dieser bestehen blieb, entwickelte sich das Bauwesen auf dem Wege über die Anlehnung an römisch-klassische Vorbilder, zur Nachgestaltung der italienischen Renaissance. Hatte man bisher seine Vorbilder in Griechenland, im alten Rom und im Italien der Renaissance gesucht, hatte man auch in der romantischen Bewegung weniger an die engere vaterländische Vergangenheit, als an das gemütvolle mystische Wesen des Mittelalters angeknüpft, war also mehr oder weniger das Streben darin ausgedrückt, einer verallgemeinerten Architektur die Wege zu bahnen, so brachte bei uns die Einigung Deutschlands mit der aufflammenden patriotischen Begeisterung die Aufnahme eines deutschen Stiles, der deutschen Renaissance in Mode. Es war eine große allgemeine Bewegung, die namentlich auch das Kunsthandwerk umfaßte, allerorts Kunstgewerbeschulen und Museen entstehen ließ und den Anschein erweckte, als ob der neue Morgen einer deutsch-nationalen Kunst angebrochen sei. Der Formalismus aber, der vom Klassizismus geschaffen war und sich über die folgenden Stilbemühungen weiter verbreitet hatte, wurde auch hier wieder an die Stelle einer lebendigen Kunst gesetzt. Man pflückte die Blüten einer alten Kunst, die man an deren Denkmälern aller Art gefunden hatte, man machte es sich bequem mit dem reichen vorhandenen Formenschatze der Alten. Selbstverständlich war auf solche Weise auch der herrlichste Bestand bald abgegrast, die Formen waren erschöpft, es gab keine Abwechslung mehr, man war der Sache müde und suchte neue Weideplätze auf. Die wissenschaftliche Forschung hatte auch in den Stilepochen, die der Renaissance gefolgt waren, Schönheiten entdeckt, man hatte neues Kapital an Kunst gefunden, unbeachtete Schätze wurden ans Licht gezogen, sie erhielten Bürgerrechte, ja man erhob sie schließlich auf den Ehrenplatz. Und nun begann das tollste Jagen in der Stiljagd des 19. Jahrhunderts. Alles Dagewesene wurde in kaum zwei Jahrzehnten durchrast.

Hatte man den einen Stil ausgesogen, so wurde er weggeworfen und der nächste kam an die Reihe. Die Schulen

präparierten die Formen und die darauf gedrillten Baubeflissenen betätigten sich, indem sie diese fertigen Formen zusammensetzten. Man gab sich der schweren Täuschung hin, Formenzusammensetzung für Baukunst zu nehmen. Die geistige Ausbeutung, der geistige Diebstahl an unseren Vorfahren wurde geradezu großgezogen. Selbstverständlich mußte auf diese Weise der Verfall der Baukunst immer mehr gefördert werden.

Indem unsere Zeit mit der Brille der Wissenschaft in der Vergangenheit nach dem Schönheitsideal suchte und, um alles, was sie dort fand, zu erhalten, vor sich selbst den Begriff Pietät fälschte, indem sie in diesem falschen Erhaltungstrieb zerstörte, um täuschend nachzuahmen, ging sie selbst in ihrem Bauwesen unaufhörlich zunehmendem Verfall entgegen. Die Kunst erstickte in der immer größer werdenden Häufung und Verschmelzung der Formen.

Allerdings hat die Wende zum 20. Jahrhundert einen Lichtblick gebracht. Aus der Oede nach der wilden Jagd und dem Gefühle des geistigen Bankerotts heraus hat sich die Sehnsucht nach Verinnerlichung, nach dem Aufgeben der formalen, übernommenen Ausdrucksweise geltend gemacht. Es hat sich in den 90er Jahren ein Umschwung auf manchen Gebieten der Kunst vollzogen; nur die Architektur als die schwerfälligste der Künste hat noch wenig von dieser neuzeitlichen Bewegung gelernt. Wo führende Geister auftraten und als Künstler ihre eigene Sprache redeten, da kamen gleich wieder die Profitsucher hinterher. Wie sie früher die Formen der Alten geraubt und zusammen getragen hatten, so machten sie es auch mit den Formen der Neuen. Auch hier das große Verhängnis, das das 19. Jahrhundert uns gebracht hatte: man nahm Form für Kunst! So wurde neuerdings der Jugendstil zusammengestohlen, indem man neue Formen, neue Dekorationen auf alte Bestände klebte. Daneben hat aber die wissenschaftliche Richtung nicht geruht. Das Mittelalter, das mit der romantischen Richtung wieder mehr oder weniger verschwunden war, wurde aufgefrischt. Und dann begann die Ausschlachtung des neuen Rezeptes der Mischungen. Auch die sich im Jugendstile dokumentierende falsche Moderne wurde in solche Mischungen hineingezogen. Und so bedeckt und umhängt man die eigene künstlerische Blöße, indem man aus allen Stilgarderoben die Lappen zusammensucht und daraus immer wieder neue Moden zusammenflickt.

Als Zeichen für die Architektur des ganzen neunzehnten Jahrhunderts ergibt sich der künstlerische Rückgang, hervorgehend aus der Verwechslung des Kunstbegriffes mit dem Begriffe der Kunstwissenschaft, der Stilarchitektur.

Es ist nur natürlich, daß man auch den Werken gegenüber, durch deren Studium man zu solcher Wertschätzung und Ausbeutung der alten Kunstepochen gekommen war, eine neue Stellung fand. Aus der gewonnenen Achtung heraus entwickelte sich der Wunsch, diejenigen Werke, welche uns in nur unvollkommenem Zustande überliefert waren, teils durch Zerstörung oder Verfall, teils durch Zutaten späterer Zeit oder auch, weil sie zu ihrer Entstehungszeit unvollendet blieben, einer Neubearbeitung zum Zwecke der Vervollständigung zu unterziehen. Es war, im Gegensatze zu fast allen vorausgegangenen Zeiten, dem 19. Jahrhundert vorbehalten, das Zeitalter der Wiederherstellungen zu werden. Keine Epoche schöpferischer Kunst hat sich jemals derartig mit dem „Restaurieren“ befaßt, das Epigonentum aber fand für seine Kunstbetätigung den Ausweg, die in seinen Nachbildungen aufgebrachte Maskerade auch auf die alten Baudenkmale selbst auszudehnen, sie wurden geflickt, neu aufgebügelt und neu ausstaffiert.

Die Romantik mit ihrer Schwärmerei für das Innerliche, Gefühlvolle mittelalterlicher Weltabgeschlossenheit wollte diesen ganzen Stimmungszauber einer längst vergangenen Zeit dadurch wieder wecken, daß sie die Baudenkmale dieser Zeit von allem reinigte, was spätere Zeiten — nach ihrer Meinung störend — hinzugefügt hatten, daß sie Verlorengegangenes ersetzte, mit einem Worte, den alten Zustand wiederherzustellen versuchte, indem sie sich in die Entstehungszeit zurückversetzte und dort ihre künstlerische Begeisterung suchte. Der „Purismus“, jene aus der Begeisterung der romantischen Zeit für den Geist des Mittelalters hervorgegangene Bewegung verfolgte die absolute Reinigung der mittelalterlichen Bauwerke von allen späteren Zutaten; man wollte die ganze ursprüngliche Schönheit und Pracht neu erstehen lassen, man wollte unserer Zeit zeigen, wie herrlich die Kunstwerke vergangener Jahrhunderte einst ausgesehen hatten.

Neu mußte die alte Kunst erstehen, um uns nach dem Willen dieser Zeit gefühlvoller Schwärmerei den Eindruck einzuflößen, als ob wir den eben aus den Händen der alten Meister hervorgegangenen Werken gegenüber stünden. Alle Schäden wurden ausgebessert, Fehlendes sorgsam — „im Geiste der Entstehungszeit“ — ergänzt; kein verwittertes Bauglied oder Ornament, ja nicht einmal die Altersspuren einfacher Mauersteine durften stehen bleiben, damit der einheitliche Gesamteindruck eines tadellosen unversehrten Werkes nicht gestört würde. Im Innern richtete man ganz im Sinne der Erbauer die Räume wieder her, so selbstverständlich, wie man spätere Einbauten, die den Verfall aufzuhalten bestimmt waren, wieder entfernte; so selbstverständlich wurden auch alle Kunstwerke späterer Epochen entfernt, das heißt zerstört, weil sie nicht im Geist der Zeit waren, der aus diesem Werke zu uns reden sollte.

Wollte man die absolut einheitliche Wirkung in der gesamten Erscheinung, in Form und Farbe erreichen, so mußte man den Eindruck der Neuheit mit allen Mitteln hervorzurufen suchen. Der Grundgedanke des Purismus verlangte die absolute Neuherstellung vieler Teile; hätte man nun die Alterserscheinung der Teile, um deren künstlerischen Wertes willen man die Wiederherstellung vornahm, schonen wollen, so wäre die Einheitlichkeit der Wirkung gestört worden.

Gehen die modernen Restauratoren mit denjenigen der romantischen Zeit, welche den Schwerpunkt ihrer „stilvollen“ Ergänzung auf die „Empfindung“ legten, in der Begründung der Restaurierung auch nicht einig, indem sie diese als künstlerisch ungenügend bezeichnen und für sich selbst das eingehendere Stilstudium, die Wissenschaft in Anspruch nehmen, so ist doch das Endziel dasselbe; die ursprüngliche Erscheinung des alten Werkes soll durchaus erreicht werden. So gelangte man, in beiden Restaurierungsperioden, logisch folgernd, das eine aus dem andern entwickelnd, freilich aus falscher Voraussetzung heraus, notwendigerweise zu einem Ergebnis, in dem der Wert der Neuheit den Ausschlag gab. Damit entsprach man aber zugleich einer von alters her bestehenden mensch-

lichen Schwäche, welche stets das Neue will, der nur das Neue gefällt.

Diese Eigenschaft mag wohl darin begründet sein, daß wir nun einmal am Neuen, unserer eigensten Zeit und Umgebung Angehörenden, die Entstehung, die Schöpfung gewissermaßen miterleben, darin, daß der Menge der schaffende Menschengeist besonders stark zum Bewußtsein kommt, wenn dessen schöpferische Tätigkeit unter ihren Blicken vor sich geht; es liegt schließlich auch der vielfach berechtigte Stolz darin, das Selbstgefühl des schaffenden, erzeugenden Menschen, die Freude am eigenen Werke. Dann aber auch, — und das ist das weniger ethische Moment—, die Sucht nach dem äußerlichen Glanze der Neuheit, die uns in so mancher Beziehung irre leitet und auch die Ansicht aufgebracht hat, daß nur das Neue, das absolut vollständige — Ganze — schön, jede geringste Abnützung aber etwa in Gestalt verbrauchter Teile, getrübter Farben, häßlich sei. Es ist derjenige Trieb, der der Jugend vor dem Alter den Vorzug gibt. —

Und doch, — ist nicht jedes Kunstwerk, jedes Denkmal, sobald es die Hand des Meisters verlassen hat, dem allmählichen Altern, dem allmählichen Verfall überantwortet? Ist es nicht des Menschen Schicksal, zu sterben? Sollte da das Werk seiner Hand ein ewig junges Dasein führen können? Und tritt uns nicht gerade im alternden Werke ein besonderer Wert entgegen? Was ihm angehaftet hat als Erbteil jener menschlichen Unvollkommenheit, die dem größten Genius — eben in seiner Eigenschaft als Mensch — nicht erspart ist, was der Schöpfer von dieser seiner menschlichen Schwäche mit hineinarbeiten mußte, die im Verhältnisse zum ganzen Schöpfungswerke unwesentlichen Fehler, die uns im neuen Zustand auffallen und zur Kritik herausfordern, ja uns oft zum lebhaftesten Widerspruche reizen und uns den Werken genialer Mitmenschen gegenüber mit Blindheit schlagen, diese äußerlichen persönlichen Schwächen des Künstlers, die ihm der „gute Geschmack" der Mitwelt übel nimmt und seine Werke oft erst nach seinem Tode zur Geltung kommen läßt, das alles entschwindet den Blicken einer späteren Zeit, wird übersehen, gilt als völlig nebensächlich und unwesentlich.

Die Veräußerlichung der Kunstauffassung aber, welche dem Neuheitswerte den Vorzug gibt, hat auch in der eigenen Kunstausübung zu einer diesem Triebe der Menge huldigenden und formal-schematischen Behandlung geführt, welche man mit der Bezeichnung „akademisch" kennzeichnet. Es ist daher begreiflich, daß Werke, die mit akademischem Können hergestellt sind, sich gegenüber den reinkünstlerischen Werken auch der Bevorzugung und der größten Wertschätzung seitens der Menge zu erfreuen haben. Weil sie aber mit der veräußerlicht formalen Behandlung nur denjenigen Wertbegriff der Schönheit verbinden, der im Neuheitsbegriff begründet ist, so müssen sie auch mit dem wechselnden Geschmacke, mit der Mode ihre Bedeutung verlieren, sie müssen „veralten", das heißt „alt werden" im Sinne der Unbrauchbarkeit, des Vergehens. Das rein künstlerische Werk steht jedoch außerhalb aller Mode, ist unvergänglich und kann daher durch sein Alter seinen Wert nicht einbüßen. Es ergänzen sich darum in ihm beide Werte. Der Alterswert birgt in sich die Schätzung des rein künstlerischen Wertes. Was der schaffende Künstler gewollt hat, was er, — geistig über der Menge stehend, über seine Zeit hinausblickend — rein künstlerisch durch sein Werk ausgedrückt hat, also der eigentlich allein bleibende Wert, der von der Mitwelt meist übersehen wird, wird von einer späteren Zeit viel leichter gewürdigt.

Bringt nun deshalb gerade das Alter des Kunstwerks dessen Kunstwert, unbeeinträchtigt durch anderes, mit besonderer Schärfe zur Geltung, so muß die Wertschätzung des „Neuen an sich", die eben den Wert auf das Neue, das Zeitliche legt, hierzu im schärfsten Widerspruch stehen. Diese Schätzung des Zeitlichen steht naturgemäß in enger Beziehung zur archäologisch-historischen Betrachtungsweise. Die historische Wissenschaft rekonstruiert aus den Denkmalen den Zustand der Entstehungszeit, es muß ihr daher an der genauen Bestimmung aller Formen sehr viel gelegen sein. Die Ergebnisse dieser Altertumskunde oder Archäologie, welche als Wissenschaft eine hohe Bedeutung hat und sich mit ihrer Forschung dadurch in den Dienst einer lebendigen Kunst stellt, daß sie ein genaues Bild des Kunstschaffens vergangener Zeit bietet, die uns durchaus nötige Vermittlung einer Kunsttradition, einer Kunstkultur schafft, — das Fundament jeder weiteren Kunstentwicklung, — diese Ergebnisse sind nun von anderer Seite, von den Vertretern der akademischen Bauwissenschaft, verwechselt worden mit dem Kunstwerte der Werke, auf deren Erforschung sie ausging. Man hat das rein wissenschaftliche Ziel der kunsthistorischen, möglichst lückenlosen Überlieferung übersetzt auf das Gebiet der Kunstpflege und ist zu der merkwürdigen Schlußfolgerung gekommen, das der kunsthistorische, — der archäologische — Zweck neben der wissenschaftlichen Rekonstruktion die tatsächliche Rekonstruktion, die Wiederherstellung der Denkmale fordere. — Es stehen sich sonach zwei Begriffe gegenüber, deren ganzes Wesen sich widerspricht. Dort der Wert der Neuheit in Verbindung mit dem Zeitlichen, dem geschichtlichen Werte, hier der Kunstwert in Verbindung mit der Schätzung und Erkenntnis des im Alter, im zeitlichen Entrücktsein ruhenden Wertes.

Daß unsere Denkmale bisher fast allgemein nach dem Begriffe des Neuheits- und historisch-archäologischen Wertes „gepflegt" d. h. restauriert wurden, während nach dem Begriffe des Kunstwertes auch der Alterswert zu schützen ist, muß dazu herausfordern, den wirklichen naturgemäßen Begriff der „Denkmal-Pflege" ins Treffen zu führen, und ihn, dafür kämpfend, allgemein durchzusetzen!

Die Beseitigung eines Mißstandes aber, der darauf beruht, daß infolge irriger Voraussetzungen falsche Bahnen eingeschlagen wurden und das im Grunde wohlgemeinte Suchen deshalb nicht zur richtigen Erkenntnis führen konnte, ist nur dadurch möglich, daß des Übels Wurzel bloßgelegt, der Grundirrtum beleuchtet wird.

Ist es von der romantischen Bewegung an bis auf unsere Tage das ersehnte Ziel aller Restauratoren, die Denkmale der Baukunst so herzustellen wie die ursprünglichen Erbauer, die alten Meister, sie erbaut, oder bei unvollendet gebliebenen Bauten, doch beabsichtigt hatten, so ist es für das Endergebnis ziemlich gleichgültig, daß die modernen Restauratoren den Purismus der Romantik verwerfen und infolge der inzwischen eingetretenen Anerkennung auch der nachmittelalterlichen Stile, und der allgemein zur Geltung gekommenen Gleichberechtigung aller Stilepochen bis zum Ende des achtzehnten Jahr-

hunderts, auch diese in den Bereich ihrer Betätigung ziehen und gegebenenfalls auch Formen verschiedener Epochen, soweit sie dem Begriffe des „baugeschichtlichen Entwicklungsganges“ entsprechen, an einem Bauwerke gelten lassen.

Der Wiederherstellungsgedanke fand in den Kreisen der Architekten mehr und mehr Aufnahme und gewann an Ausdehnung; es ist daher nicht zu verwundern, daß man dazu gelangte, seinen gläubigen Anhängern damit den nötigen Halt zu sichern, daß man bestimmte dogmatische Leitsätze aufstellte, deren strenge Befolgung den sicheren Erfolg gewährleistete und die Seligkeit und Freude an dem einst gelungenen Werke vollendeter, lückenloser Nachempfindung vorahnen ließ.

Auf den Denkmaltagen verkündigte man die falsche Botschaft von der Wiederkunft der Herrlichkeit vergangener Kunst. Wenn wir heute, nach wenigen Jahren, nachlesen, welches Programm der Metzer Dombaumeister Tornow auf dem Dresdner Denkmalstag im Jahre 1900 unter großer Anerkennung aufgestellt hat, das in dem Satze gipfelt, „Ein jedes, auch nur leisestes Hervortreten der künstlerischen Eigenart des herstellenden Architekten über den den Baustil und die Erscheinung des Denkmals umfassenden Rahmen hinaus, ist bei solchen Neuschöpfungen (An- und Aufbauten) auf das Peinlichste zu vermeiden“, so muß das einen Menschen, der nur einige Beziehung zu dem gewaltigen Schöpfungsgeheimnis und Schöpfungswerte einer echten Kunst gefunden hat, anmuten, wie ein Dogma aus dem finstersten Mittelalter oder ähnlich dem Rezept eines Alchimisten. Und wenn man in einem leitenden Fachblatte lesen konnte: — „Dank der fortgeschrittenen Teilnahme deutscher Baukünstler für die kunstgeschichtlichen Leistungen früherer Jahrhunderte im eigenen Vaterlande, dank der Vertiefung in die deutsche Kunstübung von den Zeiten des Mittelalters an bis in die Zeiten des Barock und Rokoko haben wir jetzt nicht mehr nötig, uns hinter die Ruinenromantik zu verschanzen und zu rufen: „Non possumus.“ Nein, wir rufen jetzt mit Stolz und ohne Überhebung: Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen, d. h. wir stellen her, was zertrümmert auf uns gekommen ist, wo immer es sich lohnt und die Mittel zu beschaffen sind, wir stellen es her treu und echt im Geiste der Zeit, aus der das Werk stammt.“ — Hört man solche Worte, so weiß man nicht, ob man mehr staunen soll über diese kindliche Naivität oder über das an Fanatismus grenzende Selbstvertrauen.

Solche Aussprüche und alle die ausgegebenen Rezepte dafür, wie man sich im Geist in die Lage des alten Meisters, des Erbauers, zu versetzen habe, um „treu und echt“, eben im Geiste der vergangenen Zeit bauen zu können, das alles macht auf den unbefangenen Menschen den Eindruck, als ob er es mit Hypnotisierten zu tun habe. Alles schaut nach dem einen Punkt, um den sich die Bewegung der Restaurierung mit Zentrifugalkraft dreht. Den Geist des Alten heraufzubeschwören, sich von ihm ganz erfüllen zu lassen, aus ihm sein ganzes Wissen zu ziehen, sein ganzes Können in seinen Dienst zu stellen, sich selbst und alle reine, persönliche künstlerische Regung zu verleugnen, um ganz die Mysterien der Stilreinheit begreifen zu können, das ersehnt man als das höchste Ziel. So hofft man, eine täuschende Auferstehung zu erreichen!

Es wäre ergötzlich, diesem Treiben zuzuschauen, hätten wir nicht in der Schändung unserer Kunstschätze die traurigen Folgen, den „Fluch der bösen Tat“ zu tragen.

Aus dem großen Archive der Aufnahmetätigkeit, die für die historisch-archäologische Forschung und die Kunstwissenschaft von hoher Bedeutung ist, saugen die Wurzeln der Wiederherstellungsmanie ihre erste Kraft.

Im besonderen Falle dienen Sonderwerke, Photographien, Abformungen; mit den peinlich genauen Vermessungen, in denen alle Zerstörungen, alles Fehlende, aber auch die unscheinbarsten Reste verzeichnet sind, aus denen man Schlüsse ziehen, an welche die in den Geist der Alten versetzte Phantasie sich anklammern könnte, bilden sie das gewaltige Rüstzeug, mit dem der Restaurator seinen armen Opfern gegenübertritt. Nun kann die Operation beginnen, ob der Patient unter dem Messer bleibt, hat nichts mit dem hohen Ziel dieser Wissenschaft zu tun; er wird geflickt „nach allen Regeln der Kunst“, tadellos neu hergerichtet; nichts mehr erinnert an sein ehrwürdiges Alter, die Restaurierung ist ein Jungbrunnen, aus dem das Denkmal in jugendlicher Frische hervorgeht. Die Altersgebrechen sind abgestreift, nun könnte das neue Leben beginnen; aber sie haben den Geist totgeschlagen, die Seele ist aus dem Organismus gewichen, es ist nur ein trügerisches Scheinleben, das uns für ein neuerstandenes ausgegeben wird. (Schluß folgt in Heft 7.)

ZUR ÄSTHETIK DES BEPFLANZTEN PLATZES.

Von Dr. A. E. BRINCKMANN, Posen.

Es ist das große Verdienst Camillo Sittes, die Gestaltung des Platzes zuerst wieder als künstlerischen Vorwurf in Betrachtung gezogen zu haben. Ein erster Versuch wird nun stets dem Materiale gegenüber sich allgemein verhalten, er wird die Erscheinungen auf ganz wenige und um so ausgeprägtere Formeln zurückführen, und erst im weiteren Verfolge des Grundgedankens finden sich erweiternde Beobachtungen ein. So könnte der italienische und deutsche Platz untersucht werden, indem die Unterschiede zwischen dem italienischen blockartigen und glattfenstrigen Hause und der nordischen unregelmäßigen und malerischen Anlage sich auch im Platze wieder finden; eine Entwicklungsgeschichte des Platzes (der Gotik, Renaissance, der Schloßplatz des 18. Jahrhunderts) könnte geschrieben werden. Hier sollen einige Worte über den bepflanzten Platz, der heut so stark vorwiegt, gesagt werden.

Das Bestimmende eines alten Stadtplanes war die Stadtbefestigung. Es kam darauf an, mit einem aus Verteidigungsrücksichten möglichst kleinen Mauerring*) eine möglichst große Häuser- und somit Einwohnerzahl zu umfassen. Freie Plätze waren überflüssig, denn bei der ge-

*) Der Mauerring war aber auch oft recht weit gezogen und schloß Gärten und Felder mit ein. D. H.

ringen Flächenausdehnung war man bald im Freien vor den Toren. Die Plätze waren ausnahmslos Nutzplätze, und dies ist im Süden und Norden gleich: kommt man nach San Gimiguano oder nach Rothenburg o./T. Der Markt gehörte dem Handel, der Rathausplatz war für Stadt- und Staatshandlungen, der Kirchplatz für Umzüge und religiöse Festlichkeiten, besonders in Italien.

Mit der riesigen Flächenausdehnung der heutigen Stadt, besonders der Großstadt, hat eine einschneidende Verschiebung in der Bewertung der Platzanlagen stattgefunden, und an Stelle des materiellen Nutzens ist der physiologische getreten; dies ist von C. Sitte nicht in die Rechnung einbezogen worden. Allerdings ist es übertrieben, Plätze die Lungen der Stadt zu nennen und daraus die Berechtigung von Riesenplätzen wie z. B. in Straßburg abzuleiten, haben doch die Seine und die breiten Avenuen als Lüftungskanäle auf die Pariser Luftverhältnisse weit mehr Einfluß als die zahlreichen zerstreuten Parkanlagen und Friedhöfe, und man kann höchstens von Lungen in der Stadt sprechen. Ein anderer kaum erkannter Umstand ist dagegen wichtig. Ein jeder Stadtmensch kennt unbewußt die angenehme Wirkung, die das ermüdete, von den kurzen Abständen in der Stadt zerstossene Auge empfindet, wenn es eine weite freie Ebene vor sich sieht. Auf einer Bahnfahrt aus der Stadt hinaus kann man dies leicht nachprüfen. Man könnte von einer Nervosität des Auges sprechen und von ihrer Wirkung auf das ganze Nervensystem; Ruhe, die in einem freien Ausblick liegt, ist das einzige Heilmittel. So bilden größere Plätze in der Stadt — und man braucht nicht zwischen architektonischen Plätzen im Sinne C. Sittes und diesen freien Anlagen zu scheiden, sondern kann die gefundenen Wirkungswerte jener auch auf diese übernehmen — eine Erfrischung für das Auge. In der Verstärkung dieser Wirkung durch die Farbe liegt der Wert des grünen Platzes.

Der physiologischen Beschaffenheit des Auges, das Ruhe in der Fläche und der Farbe sucht, nachgebend wäre die vorteilhafteste Anlage eine gleichmäßig grüne Rasenfläche. Nun kommt zu dieser reinen physiologischen Nutzforderung eine ästhetische hinzu, die aus der Auffassung des Platzes als eines selbständigen Raumes entspringt: die Harmonie und das Zusammengehen der einzelnen Raumteile. Hier spricht die Anlage des deutschen Hauses das entscheidende Wort. Im Gegensatze zur glatten italienischen Front kreist selbst in den Adern des deutschen Renaissancebaues gotisches Blut, und die neuere Architektur trägt die gleichen Triebe in sich. Starke Vorsprünge, Erker, Balkone wirbeln die Fläche auf, und dazu kommt die malerisch unregelmäßige Schwarz-Weißbehandlung durch Fenster und Mauerfläche, auf die grade wieder unsere moderne Architektur mit Recht großen Wert legt. Weiter wirkt der schmale Vorgarten mit, der auch noch vor dem Hause die Fläche auflockert.

Fast immer versucht man auf diesen Streifen Erde die Leitgedanken eines großen Gartens anzuwenden: ein echt deutsch-bürgerlicher Zug mit dem ihm eigenen Stich ins Kleinliche. Doppelthandbreite Wege und winzige Brünnchen, kleine Beetchen und Gruppen aus Sträuchlein schaffen einen Garten für Zwerge und es wirkt komisch, wenn der Hausherr ängstlich Fuß vor Fuß setzend auf dem schmalen Steige unendlich oft die kurze Bahn um die blanke Glaskugel beschreibt. Meist fällt überhaupt jede Benutzung fort, und nur die Gedanken — ein rührender Zug germanischen Hineinlebens in die kleinsten Dinge — machen einen abendlichen Spaziergang. Der Vorgarten gehört aber zum Fuße des Hauses, und man wünscht Ruhe und straffere Form. Erfüllt wird diese nur durch einfache Rasenanlage mit wenigen Rosenbäumen, vielleicht noch mit einem Weingerank am unteren Teile des Hauses (die malerisch-deutsche Absicht verlangt nicht den freien Fuß des italienischen Hauses; allerdings sucht auch der Palazzo durch die umlaufende Bank eine organischere Verbindung mit dem lebendigen Erdboden) und mit einer niedrigen Buschhecke gegen die Straße.

Dies malerische Herausarbeiten der Häuserfassaden verlangt eine Überleitung zu der platten grünen Platzfläche, und so kämen wir dazu, eine Busch- und Baumbepflanzung gut zu heißen, die die Modellierung der Fläche bewirkt. Es handelt sich nur um das Wie. Als Gegenbeispiele mögen der Berliner Wilhelmplatz und der Platz vor der kgl. Bibliothek angeführt werden. Das hohe Buschwerk ist über die ganze Fläche verteilt; das freie Sehfeld wird so vernichtet und der Platz vollgestopft. Große Bäume an den Rändern überschneiden und zerreißen die Architektur und statt auf einem freien Platz zu sein, glaubt man sich in einem Buschdickicht, was man besonders schmerzlich auf dem Bibliotheksplatze mit seinen Monumentalarchitekturen empfindet. An dieser unglücklichen Bepflanzung ist im wesentlichen das Denkmal schuld; die aufatmende Freie des Raumes ist verloren gegangen. Bei dem Wilhelmplatz erhöht noch die gradezu raffiniert-ungeschickte Wegeanlage mit den vielen Einfassungsgeländern den unliebsamen Eindruck.

So bestimmt sich die ästhetisch reine Form des bepflanzten Platzes (die allerdings individueller Abwandlungen dem Platzgrundrisse gemäß bedarf; so wird man spitzwinklige Ecken mit Bäumen ausfüllen usw.) aus dem Gesagten: E i n e g l a t t e w e i t e R a s e n f l ä c h e o h n e e i n g e s t r e u t e B e e t f e t z e n u n d S t r a u c h g r u p p e n, A n s c h l u ß a n d i e A r c h i t e k t u r d u r c h B u s c h w e r k a m P l a t z r a n d, i n d e n E c k e n g e g e n d i e S t r a ß e n l ö c h e r s c h a t t e n d e B a u m m a s s e n u n d m i t i h n e n d i e E r f ü l l u n g d e r F o r d e r u n g n a c h R a u m g e s c h l o s s e n h e i t. Eine mögliche Brunnenanlage ist als flaches Becken zu behandeln, der Horizontalen des Platzes sich einfügend. (Gegenbeispiel ist der Herkulesbrunnen des Lützowplatzes, den man vom Licht geblendet gegen den Himmel nicht sehen kann). Die Wege mit der Hauptbestimmung einer Verbindung können durch die Farbe des weißen Grobkieses oder gelben Sandes hervorgehoben werden, und entlang an ihnen ist die Stelle für schmale Streifenbeete, die vor allem starkfarbig sein sollen: rote Pelargonien, gelbe Stiefmütterchen, weiße Chrysantemen. Ein vereinzelter Busch Rhododendron auf der Rasenfläche mag als einziges Zugeständnis diese unterbrechen und noch mehr heben: eine Betonung, die mit großer Feinfühligkeit zu setzen ist.

Doppeltafel 47/48 zeigt den Hohenzollernplatz zu Frankfurt a. M. (Gartenarchitekt Heicke, Frankfurt a. M.) als neueres Beispiel eines bepflanzten Platzes. Bedauerlich ist die fluchtrechte Lage des massigen Gebäudes der Kgl. Eisenbahndirektion an diesem Platze gegenüber der reizvollen Baugruppe der Matthäuskirche von F. Pützer.

D. H.

WIENER PLATZANLAGEN UND DENKMÄLER.

Von JOSEF AUG. LUX, Wien-Döbling.

Die Plätze sind die Gemächer einer Stadt. Wie durch lange Korridore wandelt man durch die Straßen, und gelangt man endlich zu einem offenen Platze, dann steht man aufatmend einen Augenblick still. Wenn sich der Blick weitet, wird die Brust freier. Und das Gefühl der Ruhe und Ausgeglichenheit zieht ein, wenn die Maßverhältnisse des Raumes harmonisch sind. Dann ist man heiter gestimmt und von der frohen Empfindung gehoben, „als ob einem nichts Übles anwehen könnte". Was Goethe da vom Markusplatz sagte, kann mit gutem Fug auf die Altwiener Plätze angewendet werden. Wie schöne stille Gemächer tun sie sich auf, darin alles wohl gestellt ist. Die Wohnhäuser, die Kirchen, die Paläste, die Monumente, die Brunnen. Wie die Möbel eines Saales stehen sie da, aus dem Wege gerückt, und so gestellt, daß Höhe und Breite übereinstimmen. Als hätte man durch eine Tür in ein wohlgeordnetes trauliches Gemach geblickt, geht man weiter, beglückt und von aller Müdigkeit entlastet. Die Kunst ist also für das Wohlbefinden in der Stadt nicht zu entbehren. Von der Türe aus kann man die Ordnung eines Gemaches am besten überschauen. Der Türblick enthält alles. Denn vom Eingang aus ist die Anordnung bestimmt. Ein Raum, der in diesem Blicke nicht sein Bestes offenbart, hat überhaupt keine Harmonie. Und von den Plätzen ist dasselbe zu behaupten. Der beste Standpunkt ist nicht in der Mitte. Er ist an der Pforte, an der Straßenmündung, wo sich der Raum plötzlich weit auftut. Fast alle Altwiener Plätze sind auf diesen Türblick angelegt. Ihre ganze Schönheit strömen sie auf den Vorübergehenden aus, und keiner ist, den sie nicht erquickt. Wenn die Fiaker an dem Josephs-Platz vorüberfahren und sie haben fremde Fahrgäste, deuten sie mit der Peitsche hin. Am liebsten möchten Sie den Hut ziehen. Ein wahrhaft kaiserlicher Saal, dehnt sich der Platz neben der Straße aus, in welcher der Verkehr unbehindert flutet. Der Platz ist still, fast feierlich. Und das Denkmal, das mitten darin steht, ist von monumentaler Wirkung. Monumental durch die Größe, Schönheit und Übereinstimmung seiner Umgebung. Auf ähnliche Art neben den Straßenzügen ist der Universitätsplatz angelegt und der Hof. Schmale Zugänge, wie dunkle Torwege, führten einst auf den letzteren, der sich wie ein heller, weiter Hof plötzlich vor den überraschten Augen öffnet. Er ist architektonisch einer der schönsten Plätze Wiens. Bedeutungsvolle Bauwerke stehen noch da; und trotzdem ist es keine Störung, daß hier der Markt abgehalten wird. Die ragende Größe der ernsten Gebäude und das bunte Volksleben, das sich vor ihnen abspielt, geben ein anmutsreiches Bild. Interessant ist der Minoritenplatz. Er ist ganz verborgen, nur das rote Kirchendach und der achteckige Turm schauen weit über alle Dächer hinaus. Er hat nichts von dem heiter festlichen Charakter der Freyung, nichts von der schönen Symmetrie des Hofes und der anderen genannten Plätze, er ist furchtbar verschoben, aber er hat den ganzen stillen Zauber, den die anderen auch haben, und vielleicht noch etwas mehr. Die städtische Hierarchie findet hier ihren wohlabgestuften architektonischen Ausdruck. Die Kirche dominiert. Die altersschwarzen Mauern sind mönchhaft ernst, aber an dem schönen gotischen Portal, wo jeder Stein nicht mehr Stein, sondern gemeißeltes Symbol ist, ist alle Feierlichkeit gesammelt. Im Schatten des Gemäuers, demütig hingekauert, liegen bürgerliche Wohnungen, schlicht und fast erdrückt von der Macht, die von der Kirche ausgeht. Das barocke Tor des Lichtenstein-Palastes, dem gotischen Kirchentor schräg gegenüberliegend, gibt einen heiteren Gegensatz. Aber es ist kein Widerspruch, daß das fürstliche Hochgefühl gerade in der kirchlichen Nachbarschaft ein monumentales Wahrzeichen hinterlassen hat. Regierungsgebäude schließen sich an, und der Kanzleistil gewinnt auf der anderen Seite des Platzes Oberhand. Auch das ist geschichtlich durchaus begründet. Nicht minder als das neue Gebäude, das eine stilgerechte Barockfassade hat und mit einem erheuchelten Stilcharakter die Harmonie des Platzes zerreißt. Eine steinene Chronik, die ein beträchtliches Stück Wiener Kulturgeschichte enthält, ist der Minoritenplatz.

Diesen alten Plätzen ist ein minder freundliches Bild entgegenzusetzen. Die neuen Plätze. Der Platz von der Karlskirche angefangen bis zur Sezession gleicht einer Wüste. Ihm fehlt noch alles, was er braucht, um nicht bloßer Anger zu sein. Je größer der Platz, desto energischere Raumeinteilung braucht er. Der Place de la Concorde in Paris hat 100000 Quadratmeter Flächeninhalt, aber die Leitlinien und Augenruhepunkte, die Fußsteige, Alleen, Denkmäler lassen den weiten Raum angenehm faßlich erscheinen. Eine Stadt braucht Plätze und die Plätze brauchen Monumente als Ruhepunkte für das Auge. Platz und Denkmal sollen eine architektonische Einheit bilden. Die Vorzüge der alten Plätze sind an den neuen kaum mehr zu finden. Das Tegetthof-Denkmal am Praterstern steht da wie ein Riff, daran sich die Woge des Verkehrs bricht und zum weiten Ausbiegen nötigt. Es ist so gestellt, daß es für den Wagen- und Fußgängerverkehr eine schwere Verlegenheit bildet. Im argen Mißverhältnisse zum Raum stehen fast alle neuen Denkmäler. Das ist schon oft gesagt worden und braucht kaum mehr bewiesen zu werden. Was die alten Plätze lehren, hat bisher wenig Beachtung gefunden. Einst stellte man die Denkmäler nicht ins Freie, sondern schuf für die Plätze architektonische Monumente. Und das waren die Brunnen. Was unserer Stadt heute fehlt sind monumentale Brunnen. Sie bringen ein belebendes Element in die Eintönigkeit, und was sie für die Schönheit einer Stadt bedeuten, kann man alten Städten absehen, wo kein größerer Platz des Brunnens entbehrte und der rauschenden Melodie inmitten disharmonischer Straßengeräusche. Mehrere neue Denkmäler sind im Entstehen, für die man noch keine geeigneten Plätze ausfindig gemacht.

Der Stadtpark ist mit Bildwerken angefüllt wie ein Friedhof; andere öffentliche Plätze darben. Sie verlangen aber nicht Denkmäler, die man einem schönen alten Brauche nach lieber in die Kirchen stellen sollte, sondern sie verlangen Brunnen. Solcher kann eine Stadt nicht genug haben.



BERICHTIGUNGEN. Zu der Mitteilung „Aus dem Haag“ von Dipl.-Arch. J. H. W. Leliman, Amsterdam (siehe No. 4 der Zeitschrift). Der Plan, hinter den Häusern der „Gevangenpoort“ eine eiserne Brücke zu erbauen, rührt nicht von den städtischen Behörden her Er war schon früher aufgetaucht und ist, jetzt wieder hervorgeholt, irrtümlicher Weise den städtischen Behörden zugeschrieben worden, weil diese dazu schwiegen, als ihnen wiederholt in Wort und Schrift darüber Vorwürfe gemacht wurden. Der allgemein geglaubte Irrtum sei hiermit aufgeklärt.

In der Abhandlung: „Fabrik- und Industrieviertel“ muß auf Seite 63 in Spalte 1, Zeile 16 von oben statt „bei wirklich auf den Kanal“ gesetzt werden „bei rechtwinklig auf den Kanal“ und in Spalte 2, Zeile 10 von unten statt Niederschlagswässer Kondenswässer.

Wettbewerb für Architekten deutscher Sprache um Entwürfe zur VERBINDUNG DER SCHLOSSBRUNN- UND MARKTBRUNNKOLONNADE MIT DER MÜHLBRUNN-KOLONNADE IN KARLSBAD IN BÖHMEN. Eine für das Stadtbild außergewöhnlich bedeutsame Aufgabe, in der es erhebliche Höhenunterschiede zu bewältigen gibt. Die vorhandene Marktbrunnkolonnade, eine Holzhalle muß dabei fallen, während anheimgestellt wird, den anstoßenden Stadtturm sowie die aus älterer Zeit stammende bescheidene Schloßbrunnkolonnade zu erhalten. Die stattliche massive Mühlbrunnkolonnade in Renaissanceformen ist zum Teil mit einem Obergeschoß versehen, von dem aus rückwärts wieder eine Verbindung mit dem Schloßbrunnen herzustellen ist, der höher gelegen, durch eine ziemlich steile Fahrstraße nebst einem Treppenwege mit dem Marktplatze verbunden ist. An der Einmündungsstelle deckt den Höhenunterschied ein barockes Bildwerk. Die formale Ausgestaltung der Neubauten ist freigestellt. Kostensumme rund 800 000 Kronen.

Verlangt werden: ein Lageplan in 1 : 500, Grundrisse, sämtlicher Geschosse in 1 : 200, besondere Einzelheiten und wichtigere Schnitte in 1 : 100 und 2 Schaubilder von verschiedenen Standpunkten in einfacher zeichnerischer Darstellung; ferner Erläuterungsbericht nebst Beschreibung der zu wählenden Baustoffe, sowie Kostenüberschlag nach überbauter Grundfläche und umbautem Raum.

Preise: I. 8000, II. 5000 und zwei III. zu 3000 Kronen. Für den Ankauf weiterer Entwürfe je 1000 Kr. Den Preisrichtern steht es frei, je nach Beurteilung des Wertes der Arbeiten die Summe von 19 000 Kr., die unter allen Umständen für die vier besten Arbeiten zur Verteilung gelangt, auch anders abzustufen. Es ist beabsichtigt, einen der Preisgekrönten mit der Ausarbeitung der Teilpläne zu beauftragen, die Bauleitung muß jedoch einem mit der Örtlichkeit genau vertrauten Techniker verbleiben. Im Falle besonders eigenartige Ideen eines der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe bei der Ausführung mitverwendet werden, soll deren Verfasser nach der Honorar-Norm des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins entschädigt werden. Dieser bildet in Streitfällen überhaupt das Schiedsgericht.

Preisgericht: Bürgermeister Ludwig Schäffler, Karlsbald, als Laie; dann die Techniker: Prof. Carl König und Oberbaurat Prof. Friedrich Ohmann, Wien, Geheimer Baurat Prof. Paul Wallot, Dresden, Stadtbaudirektor Franz Drobny, Zivilingenier Gustav Müller und Baurat Franz Studt in Karlsbad. Ersatzmann: Oberbaurat und Professor Julius Deininger, Wien. Ablieferungstermin: 1. September d. J.

Wettbewerb um Entwürfe nebst Angeboten zu ZWEI STRASSENBRÜCKEN, EINE HAFENBRÜCKE UND EINE FULDABRÜCKE IN CASSEL, für deutsche Brückenbaufirmen. Wenn Brücken auch im wesentlichen Ingenieurwerke zu sein pflegen, so bleibt doch zu bedauern, daß sich der Aufruf nicht auch unmittelbar an Architekten wendet, auf deren Mitwirkung doch wohl gerechnet wird, wie die Zusammensetzung des Preisgerichtes erkennen läßt. Warum also den Architekten immer von der Brückenbaufirma abhängig machen?! Das Umgekehrte wäre auch denkbar und mit Rücksicht auf die hervorragende Bedeutung der Brücken für das Stadtbild auch wohl das natürlichere.

Preisgericht: Oberbürgermeister Müller als Vorsitzender, Geheimer Regierungsrat Prof. Barkhausen-Hannover, Geheimer Oberbaurat Dr. Ing. Sympher-Berlin, Architekt Prof. von Thiersch-München, die Stadtverordneten Regierungs- und Baurat Brökelmann, Architekt Eubell und Justizrat Dr. Warnier, Stadtbaurat Höpfner und Stadtältester Seidler.

Preise: a) für die Hafenbrücke I. 4000, zwei II. je 2000 Mk., b) für die Fuldabrücke I. 2000, zwei II. je 1000 Mk. Für etwaige Ankäufe sind im ganzen 3000 Mk., und sind je 1000 Mk. für die Hafenbrücke und je 500 Mk. für die Fuldabrücke zur Verfügung gestellt. Jeder Bewerber hat Entwurf und Angebot für beide Brücken, jedoch getrennt, abzugeben.

Ablieferungstermin: 1. September 1906, vormittags 12 Uhr, im Stadtbauamt zu Cassel. Unterlage und Bedingungen für 5 Mk., die nach Einreichung der Entwürfe oder nach Rückgabe, im Falle sie unbenutzt bleiben, zurückerstattet werden.

ZWEI MERKWÜRDIGE BRIEFE haben wir heute zu verzeichnen, beide vom Rate der Stadt Dresden an die Herren Prof. Th. Fischer-Stuttgart, Geh. Hofrat Prof. Dr. C. Gurlitt-Dresden, Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Ing K. Henrici-Aachen und Ober- und Geheimer Baurat Dr. Ing. J. Stübben-Berlin gerichtet, der erste am 10. Januar mit der Anfrage, ob die Herren bereit sein würden, den vom Tiefbauamt aufgestellten Entwurf eines Bebauungsplans für die zu Dresden gehörigen Fluren Kaditz, Mickten und Übigau von zusammen 747 ha Flächeninhalt mit Rücksicht auf die zum Teil landschaftlich schöne Lage südlich vom Elbstrome, die westlich und nördlich von den Lößnitzortschaften begrenzt wird, von künstlerischem Standpunkt aus zu begutachten; der andere vom 30 März mit der Mitteilung, daß auf Ersuchen der Stadtverordneten von der künstlerischen Prüfung des Planes wegen der dadurch eintretenden größeren Verzögerung abzusehen beschlossen worden sei. Dazu geben die Verhandlungen der Stadtverordneten vom 15. Februar und vom 29. März d. J. die Erklärung. Diese Verhandlungen sind insofern von Interesse, als sie kaum eine grundsätzliche Gegnerschaft gegen die Begutachtung des Bebauungsplans durch einen Ausschuß Kunstverständiger erkennen lassen, sondern sich im wesentlichen darauf beschränken, der Befürchtung über einen dadurch unvermeidlichen Zeitverlust in einer (nach der Meinung der Mehrheit) ohnehin schon verschleppten Angelegenheit Ausdruck zu geben.

Dies könnte ja an sich erfreulich sein; doch will dem Fernerstehenden der Ablehnungsgrund nicht ohne weiteres einleuchten, da es

sich bei einem Bebauungsplane um das Wohl und Wehe der Bevölkerung auf ferne Zeiten hinaus handelt, denen gegenüber eine Verzögerung um wenige Wochen oder selbst Monaten doch gar keine Rolle spielt. Ausgeschlossen erscheint es daher nicht, daß sich daneben auch unausgesprochene Einflüsse geltend gemacht haben, die vielleicht den in der Anfrage des Rates an die Sachverständigen erbetenen Bedingungen entsprungen sind. Obwohl die Stadtverordneten, Architekt Thierfelder und Baurat Viehweger, sich mit warmen Worten für die Berufung der genannten Herren ausgesprochen haben, wurde doch in der Sitzung vom 15. Februar mit allerdings schwacher Mehrheit ein Antrag angenommen, wonach die Absicht des Rates nicht zur Ausführung zu bringen sei. Daraufhin schrieb der Rat am 19. März an die Stadtverordneten u. a.:

„Vor dem Abschlusse der Vorarbeiten mußte es aber angezeigt erscheinen, den Bebauungsplanentwurf auch noch vom baukünstlerischen Standpunkte einer besonderen Prüfung zu unterstellen.

Dies entsprach dem in § 7 der Bauordnung für Dresden vom 22. Dezember 1905 aufgestellten Grundsatze und dem von uns mit Zustimmung der Stadtverordneten gegenüber der Eingabe des Dürer-Bundes zur Bauordnung eingenommenen, in unserem Schreiben an die Stadtverordneten vom 15. November 1905 unter III, 1 wiedergegebenen Standpunkte.

Hiernach soll bei der Aufstellung von Bebauungsplänen in bevorzugter Lage auf die künstlerisch schöne Wirkung des Straßen- oder Platzbildes Rücksicht genommen werden und zur Erreichung dieses Zieles die Aufstellung solcher Pläne in möglichst ausgiebigem Maße unter Mitwirkung baukünstlerischen Beirates je nach Lage des einzelnen Falles und namentlich dann erfolgen, wenn dies die besondere örtliche Lage und der Umfang des Plangebietes erfordert.

Diese Voraussetzungen treffen im vorliegenden Falle bei der besonderen landschaftlichen Lage des Geländes und deshalb zu, weil das zu letzterem gehörige historische Schloß Übigau und die besondere charakteristische Bauweise aufweisenden Plätze Altmickten und Altkaditz, sowie die Lage und Breite der Hauptverkehrszüge zwischen den Lößnitzortschaften und der Elbe beziehentlich der Stadt und die Ausgestaltung der Flutrinne besondere Rücksichten erfordern.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, war von uns in Aussicht genommen worden, von einer Anzahl in der Städtebaukunst erfahrener und bewährter, zumeist allerdings außerhalb unserer Stadt wohnender Sachverständiger ein Gutachten zu erbitten.

Wir sind jedoch bei anderweiter Erwägung dazu gelangt, hiervon Abstand zu nehmen, weil die Erstattung eines solchen Gutachtens, wie uns zum Teil von diesen Sachverständigen selbst an die Hand gegeben worden ist, bei den großen Entfernungen ihrer Wohnorte von einander und von unserer Stadt nur im gegenseitigen Schriftwechsel und deshalb nur nach größerem Zeitaufwande unter voraussichtlich sehr hohen Kosten zu erlangen sein würde.

Wir haben deshalb zugleich in Berücksichtigung des Ersuchens der geehrten Stadtverordneten vom 26. Februar dieses Jahres beschlossen, von der Einholung dieses Gutachtens abzusehen, jedoch zur Herbeiführung des nötigen baukünstlerischen Beirates zu dem Planentwurfe die Gutachten des Dresdner Architektenvereins und des Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in Dresden zu erbitten, die bereits bei der Aufstellung des Gesamtbebauungsplanes und der Bauordnung in ersprießlichster und dankenswerter Weise mitgewirkt haben.“

Nachdem auch noch der Stadtverordnete, Architekt Schümichen, in treffenden Ausführungen auf die künstlerischen Ziele des Bebauungsplans hingewiesen, wurde der Vorschlag des Rats angenommen.

Hiermit kann man sich wohl zufrieden geben, wenn auch der erhoffte Zeitgewinn nicht allzu erheblich sein dürfte. Vielleicht folgen nun andere Stadtgemeinden, die ihre Bebauungspläne von Ingenieuren bearbeiten lassen, dem Beispiele nach; allgemein wird man zwar nicht sagen können, daß ortskundige Sachverständige vorzuziehen seien — in vielen Orten gibt es auch noch keine; bis dies der Fall sein wird und in großen Fragen überhaupt wird deshalb der künstlerische Beirat auswärtiger Sachverständiger nicht zu entbehren sein.

Daß ein Beirat aber fortan grundsätzlich eingeholt werden soll, ist den Dresdener Stadtbehörden immerhin als ein nicht hoch genug zu schätzender Fortschritt anzurechnen; doch nur als ein Fortschritt, dem noch weitere Schritte folgen müssen, um endlich zu dem Ziele zu gelangen, das von vornherein die Mitarbeit eines im Städtebau erfahrenen Architekten bei der Aufstellung der Bebauungspläne erfordert.

BERICHT DES RATS ZU DRESDEN vom 1. Dezember 1905 an die Königl. Sächs. Kommission zur ERHALTUNG DER KUNSTDENKMÄLER:

In Verfolg der Verordnung der Königlichen Kommission zur Erhaltung der Kunstdenkmäler vom 24. Juli d. J. berichten wir, daß wir zum Schutze von kunstgeschichtlich wichtigen und inventarisierten Bauwerken Dresdens folgende Maßnahmen getroffen haben.

1. Von dem vom hiesigen Ausschusse für Denkmalpflege auf gestellten Verzeichnisse der kunstgeschichtlich wichtigen Wohnhäuser haben wir auszugsweise Abschriften an die Bausachverständigen zur Berücksichtigung bei Begutachtungen von etwaigen Bauveränderungen an diesen Gebäuden abgegeben.

2. Die Umschläge der Bauakten von diesen Grundstücken haben wir mit roten Zetteln, die den Aufdruck: „Kunsthistorisch wertvolles Gebäude“ tragen, versehen lassen, um sichere Vorkehrung dagegen zu treffen, daß bauliche Veränderungen an solchen Gebäuden ohne Berücksichtigung des kunstgeschichtlichen Gebäudewertes zur Ausführung kommen.

3. Die Gutachten der Bausachverständigen über bauliche Veränderungen von solchen Gebäuden sind im Einvernehmen mit dem Oberbaukommissar zu erstatten, um eine einheitliche Beurteilung dieser Bauvorhaben zu erreichen.

4. Von allen baulichen Veränderungen derartiger Gebäude geben wir der Königlichen Kommission zur Erhaltung der Kunstdenkmäler in Verfolg der Verordnung vom 12. März 1904 Kenntnis.

Außerdem haben wir in dem dritten Entwurf der Bauordnung für Dresden, der zurzeit den Stadtverordneten zur Mitentschließung vorliegt und voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres dem Königlichen Ministerium des Innern zur Genehmigung vorgelegt werden wird, folgende Bestimmungen aufgenommen:

In § 7 Absatz 1. Bei der Aufstellung der Bebauungspläne ist vorzugsweise Rücksicht zu nehmen usw. auf die tunlichste Erhaltung geschichtlich oder künstlerisch wertvoller Bauwerke.

In § 63 Ziffer 2. Bei Bauten an oder in der Umgebung von geschichtlich oder künstlerisch wertvollen Bauwerken ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß sie in ihrer äußeren Erscheinung diese Bauwerke unbeeinträchtigt lassen und dem Gesamtbilde sich anpassen.

Die Liste der geschützten Gebäude umfaßt 82 Häuser in Dresden-Altstadt, 32 in Dresden-Neustadt; dazu kommen 27 Erker und 25 sonstige bauliche Einzelheiten. Auch mehrere Gesamtstraßenbilder umfaßt das Verzeichnis. Daß in der Tat durch diese Maßregeln Erfolge erzielt werden, zeigen mehrere Vorkommnisse der jüngsten Zeit. So wurde kürzlich zwischen zwei fiskalischen Gebäuden in der Höhe des vierten Obergeschosses ein Übergang über das Kanzleigäßchen hergestellt; durch das Eingreifen des Baupolizeiamtes und der Denkmalkommission hat dieser Uebergang eine Form erhalten, welche dem Straßenbilde einen neuen eigenartigen Reiz verleiht und sich trefflich den alten Architekturformen anpaßt. — Hoffentlich findet das Vorgehen des Dresdner Rates recht zahlreiche Nachahmung in andern deutschen Städten.

BÜCHERSCHAU.

ARWED ROSSBACH UND SEINE BAUTEN. Text von Dr. Robert Bruch, Privatdozent an der Kgl. technischen Hochschule in Dresden. Mit 96 Abbildungen, 2 Farbentafeln und 8 Extratafeln. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35. Preis 8 Mk., gebunden 9 Mk.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

INSERENTEN-TAFEL.

---

die rasche Vergänglichkeit davon abgeschrekt worden wäre. Heute aber ist er in der Lage, mit viel geringeren Mitteln weit größere und vor allem dauernde Effekte zu erzielen. Doch nicht nur zum Belegen ganzer Wände, Plafonds, Sockel, Fassaden usw., sondern auch zum Verkleiden unschöner Eisen- und Steinsäulen eignet sich „Emailika" vortrefflich. — Der Umstand, daß Emailikatafeln innerhalb den Dimensionen 1×3 Meter in jeder gewünschten Form und Größe aus einem Stück hergestellt werden können, wird namentlich dazu beitragen, daß man sie überall gern in Anwendung bringen wird.

Wie unscheinbar ist eine gemalte Fassade schon nach wenigen Jahren, wie fast unkenntlich sind die Zeichnungen und Bilder der Plafonds in den Rauch- und Kaffeezimmern schon nach wenigen Monaten, und wie sehen in den Kirchen und Kapellen, in welchen die Temperatur so oft wechselt, die schön gemalten Kreuzwege und Altarbilder, sowie Wandplafonds schon nach wenigen Jahren aus, wie störend und kostspielig sind die häufig notwendig werdenden Reparaturen und Neuherstellungen aller dieser Kunstwerke.

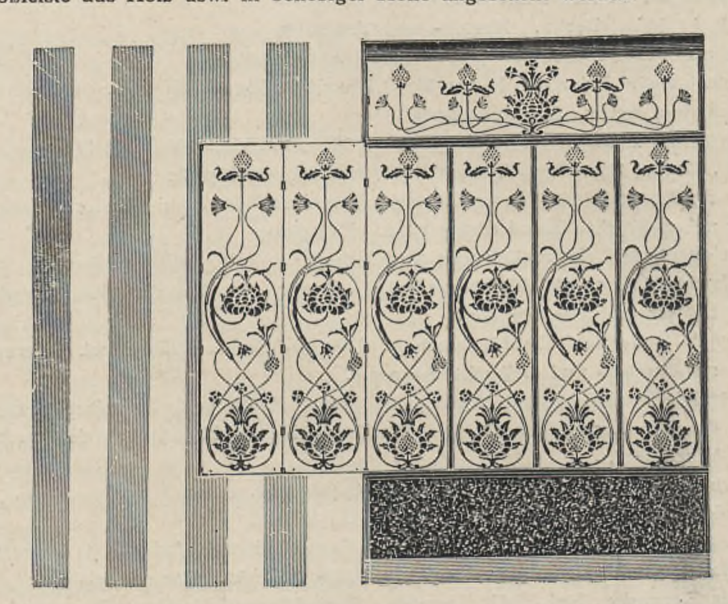
Daß für alle diese Anwendungen nach einem Ersatz seit Jahren gesucht wird, ist selbstverständlich, und wenn man schon die seinerzeit aufgetauchten sogenannten Majolikaplatten als großen Fortschritt für das Dekorationsfach in der Baubranche begrüßte, so ist dies natürlich.

Die Erfahrung lehrt aber, daß dieses Material bei seinen vielen guten und für manche Zwecke sehr schätzenswerten Eigenschaften doch nur eine beschränkte Anwendung zuläßt. Namentlich das große Gewicht, die leichte Zerbrechlichkeit, die Porosität sind die Hauptnachteile, welche den Tonplatten in ihrer Anwendung enge Grenzen ziehen.

Alle diese Schattenseiten fallen bei den Emailikatafeln hinweg. Wenn selbst durch Unachtsamkeit vor, nach oder beim Anmachen der Tafeln ein Stückchen Glasur abspringt, so läßt sich dies wieder in den meisten Fällen ausbessern. — Sind die Emailikatafeln aber einmal an Ort und Stelle angebracht, so trotzen sie allen äußeren Einflüssen auf unabsehbare Zeiten, und keine Witterung ist imstande, sie in ihrer Haltbarkeit und Farbenpracht zu zerstören, da die Glasur selbst nur aus geschmolzenen Mineralien und Flußmitteln besteht.

Jedenfalls werden sich die Emailikatafeln namentlich in den billigeren Ausführungen als Ersatz für die sogenannten Mettlacher Platten und in den besseren für Fassaden rasch allgemein Eingang verschaffen, da die Preisdifferenz und die Vorteile jenen gegenüber doch zu große sind. Dazu kommt noch, daß das Verlegen der „Emailika" den Tonplatten gegenüber kaum $^1/_{10}$ der Zeit beansprucht, was sehr hoch in Anschlag zu bringen ist.

Aus beifolgender Zeichnung ist die Wirkung und gleichzeitig auch die höchst einfache Befestigungsart der neuen Technik zu ersehen. Für den gewöhnlichen Gebrauch in Küchen usw. ist etwas abgetöntes Weiß mit blauen oder braunen Zeichnungen das Empfehlenswerteste und sind zu diesem Zweck die Tafeln in Größe 100×125 cm die vorteilhaftesten, da sie in diesen Maßen unten als Sockel und oben als Fries ebenfalls angewandt werden können. Die damit hergestellte vertäfelte Wand wird inkl. Querstäben ca. 1,6 m hoch, und kann unten, wenn höher gewünscht, eventuell noch die Stoßleiste aus Holz usw. in beliebiger Höhe angebracht werden.



Um vielen Anfragen und Zweifeln von vornherein zu begegnen, sei bemerkt, daß „Emailika" nicht mit den ebenfalls im Handel befindlichen sogenannten „biegbaren emaillierten Dekorationswandbekleidungen" zu verwechseln ist. Dort handelt es sich um einen Ersatz für Wachstuch aus schönem, gut lackiertem Zinkblech, welches wie Papier an die Wand geklebt wird, aber mit jedem Instrument, selbst mit dem Fingernagel, abgekratzt und mit einem Zündhölzchen angebrannt werden kann. Es gibt keine „biegbare Emaille" und entspricht die betreffende Nennung jenes Fabrikats nicht den Tatsachen, da Email bekanntlich nur aus durch Flußmittel geschmolzenen Mineralien besteht, die auf Metall eingebrannt werden, wie es eben bei „Emailika" der Fall ist.

Wettbewerb-Ausschreibung.

Die Stadtgemeinde Karlsbad schreibt hiermit unter den Architekten deutscher Nationalität einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Verbindung der Schloßbrunn- und Marktbrunnkolonnade mit der Mühlbrunnkolonnade in Karlsbad aus. Bausumme: Etwa 800 000 K.

Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren:

1. Bürgermeister Ludwig Schäffler, Karlsbad
2. Carl König, o. ö. Prof., Wien
3. Friedrich Ohmann, k. k. Oberbaurat und o. ö. Professor, Wien
4. Paul Wallot, k. geh. Baurat und Prof., Dresden
5. Franz Drobny, beh. aut. Architekt und Stadtbaudirektor, Karlsbad
6. Gustav Müller, beh. aut. Zivil-Ingenieur, Karlsbad
7. Franz Stüdl, k. k. Baurat, Karlsbad.

Im Verhinderungsfalle eines der Genannten:

8. Julius Deininger, k. k. Oberbaurat und Professor, Wien.

Preise: 1. Preis 8000 K., II. Preis 5000 K., zwei III. Preise à 3000 K. Weitere Arbeiten können zum Betrage von je 1000 K. angekauft werden.

Den Preisrichtern steht es frei, je nach der Beurteilung des Wertes der Arbeiten die Summe von 19000 K., welche unter allen Umständen für die vier besten Arbeiten zur Verteilung gelangt, auch in anderen Abstufungen zur Verteilung zu beschließen.

Die Entwürfe sind mit einem Kennworte versehen, längstens bis Samstag, den 1. September d. J., beim Stadtrate Karlsbad einzureichen. Später einlangende Entwürfe werden zur Preisbewerbung nicht zugelassen und können nur bei eventuellem Ankaufe berücksichtigt werden. Über die Zeit der Aufgabe entscheidet der Poststempel. Bedingungen, Lageplan, Photos des Bauplatzes und sonstige Unterlagen sind im Stadtbauamte Karlsbad unentgeltlich erhältlich.

Karlsbad, am 12. April 1906.

Stadtrat Karlsbad:
Der Bürgermeister-Stellv.:
Dr. J. Pfeifer m. p.

3. Jahrgang 1906 7. Heft



ZUR BESCHAFFUNG EINES GESAMT-BEBAUUNGSPLANS FÜR GROSS-BERLIN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Seit Jahr und Tag ruhen in der Mappe der Schriftleitung Berliner Vorortsbaupläne, die darzulegen bestimmt waren, welch ein Stück- und Flickwerk im Weichbilde des Bebauungskomplexes, den man Groß-Berlin zu nennen pflegt, geleistet werden muß, um dem einmal hier vordringenden, oder ein andermal dort hinzulockenden Bevölkerungszuwachse Wohnstätten zu bereiten. Fast eine jede der Stadt- und Landgemeinden, der Bau- und Bodengesellschaften, geht selbständig vor, unbekümmert um ihre Nachbaren, ebenso wie sich die Hauptstadt Berlin zu ihren Neben- und Tochterstädten verhält. Wohl verbindet man die Straßenzüge an den Grenzen der einzelnen Bebauungs-Pläne und Plänchen mit einander, doch nimmt man und muß man den Anschluß hinnehmen, so schlecht und recht er sich eben erreichen läßt, ohne nach dem Zusammenhang im Verlaufe großer Linienzüge fragen zu können. Zwar bestimmt das Fluchtliniengesetz: „Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften beteiligt, so hat eine Verhandlung darüber zwischen den betreffenden Gemeinde-Vorständen stattzufinden.“ Dies geschieht auch, doch begleitet von dem Kehrreime der bekannten Ballade: „Denn ich bin groß und du bist klein“. Auch sorgt die Vorschrift: „Zur Festsetzung neuer, oder Abänderung schon bestehender Bebauungspläne in den Städten Berlin, Potsdam, Charlottenburg und deren nächster Umgebung bedarf es königlicher Genehmigung“ dafür, daß allzu schlimme Fehler vermieden werden. Doch kann dies den Mangel eines allgemeinen Bebauungsplanes nicht ersetzen. Von Ort zu Ort wird jetzt Masche an Masche geknüpft, so daß schließlich auch so etwas wie ein Netz zustande kommt, durchlöchert und beutelig mit zusammengeknoteten Fadenenden verschiedenster Stärke. Zweifellos entstehen oder können wenigstens auch dabei reizvolle Einzellösungen entstehen, doch fehlt der leitende Gedanke für das Ganze, der schöpferische Antrieb, ein einheitliches Werk zu schaffen. Nicht, als ob nun ein Großstadtplan gefordert werden solle, in dem die einzelnen Vororte, die früheren Dörfer, Kolonien, Guts- und Forstbezirke spurlos verschwinden — nein, im Gegenteil, je mehr diese als Kernpunkte neuer Bebauungsansätze, als Hauptknoten des Netzes ausgebildet werden, desto besser! — aber ihre organische Verbindung untereinander und damit die Festlegung der Hauptlinien für den ganzen Komplex mit den notwendigen Verkehrs- und Gesundheitsanlagen kann nur nach einem großzügigen Plane erreicht werden. Dessen Fehlen hat zur weiteren Folge, daß nicht nur die früheren Ackerflächen der Bebauung zugeführt werden, sondern auch Wald- und Wiesenflächen, alte Parkbestände immer mehr verschwinden. Diese zu erhalten und zwar im möglichsten Zusammenhange würde nur von einem höheren Gesichtspunkte als dem der Kirchturmpolitik aus zu erreichen sein.

Zur Voraussetzung hat dies allerdings, daß die Vororte nicht immer aus übel angebrachter Sparsamkeit darauf warten, bis ihnen der Bebauungsplan Stück für Stück durch Bau- und Bodengesellschaften zusammengetragen wird. Der Tätigkeit der Privatunternehmungen hat die Entwicklung Groß-Berlins sicherlich viel zu verdanken. Ohne sie hätte nicht entfernt den Wohnbedürfnissen genügt werden können und wäre die Wohnungsnot bei uns ein ständiger Gast gewesen. Doch etwas Einheitliches konnten sie und können sie unter den gegebenen Verhältnissen kaum schaffen. Sie haben sich auf ein begrenztes Arbeitsgebiet zu beschränken, müssen ihre Bebauungspläne so aufstellen, daß unter allen Umständen gut verwertbare Bauplätze entstehen. Dabei kamen früher wenigstens öffentliche Einrichtungen meist schlecht weg. Dies ist heute insofern schon anders geworden, als sich die Erkenntnis durchringt, daß die Berücksichtigung allgemeiner Anforderungen wieder den Bauplätzen zur Empfehlung gereicht. Im übrigen können Erwerbsgesellschaften schwerlich anders als z. B Waldbestände zu Baustellen aufzuteilen, statt sie zu öffentlichen Parkanlagen umzuwandeln, als Wasserflächen in die Baublocks einzuschließen, statt sie mit öffentlichen Uferstraßen einzufassen.

Die Sammlung der Pläne von Neu-Westend, von Park Witzleben, von Dahlem, Zehlendorf-West, Nikolassee, Klein-Machnow, Teltow, Oberschöneweide, Rittergut Lichtenberg u. a. m. zeigt darüber hinaus eine große Mannigfaltigkeit in der Erfindung und Gestaltung, von der parkartig bewegten Anlage in Nikolassee über die sich gar großstädtisch geberdende Straßengeometrie von Dahlem bis zum armseligen Schachbrette von Klein-Machnow, wie eine Mustersammlung verschiedenster Art und Güte, als Folge der Zersplitterung wirtschaftlicher Unternehmungslust, der Verzettelung technischer und künstlerischer Arbeit.

Den Vorortgemeinden kann also nur empfohlen werden, sich zur Wahrung ihrer Interessen zusammenhängende, vom praktischen Gesichtspunkte künstlerisch entworfene Bebauungspläne zu verschaffen, wobei sie sich mit den auf ihrem Gebiete tätigen Bau- und Bodengesellschaften auseinander bezw. ins Einvernehmen zu setzen hätten. Diese einzelnen Pläne und zwar, sofern sie nicht schon festgesetzt sind, nur im Entwurfe vorzubereitende, um die Aufgabe der Zusammenfassung nicht noch mehr zu erschweren, sollten dann die Grundlagen bilden für einen Gesamt-Bebauungsplan von Groß-Berlin. Vielleicht ließe sich aber auch ein größeres Gebiet, als das einer einzelnen Gemeinde zu einheitlicher Bearbeitung zusammenfassen. Der Landrat des Teltower Kreises v. Stubenrauch erstrebte schon — siehe Chronik S. 32 Bd. I unserer Zeitschrift — einen gemeinsamen Bebauungsplan für die südlichen Vororte. Dazu fordert geradezu die Änderung aller Verhältnisse in dem vom Teltowkanale durchschnittenen Gelände heraus. Ebenso könnte man wohl die östlichen Vororte zusammenfassen, wenn es die Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse zulassen sollte.

So lagen die Dinge, als in der Sitzung der „Vereinigung Berliner Architekten" am 18. Januar d. J. die Herren E. Heimann und A. Hofmann gemeinsam mit dem Verfasser dieser Zeilen den Antrag stellten, den jeder von ihnen auch besonders begründete, die Beschaffung eines Gesamt-Bebauungsplanes für Groß-Berlin anzustreben. In meiner Begründung verwies ich auf den „Wiener Wald- und Wiesengürtel und seine Bedeutung für den Städtebau". Dieser Vortrag wird auf Seite 88 dieser Nummer unserer Zeitschrift abgedruckt. Er strebt gleichzeitig eine Klarstellung inbezug auf die Urheberschaft des Wiener Gürtelgedankens an und sucht den geistigen Zusammenhang mit den Ideen der Gartenstadt und der nordamerikanischen Parkanlagen nachzuweisen. Denn hierin liegen die Keime zur Erweiterung der dem Städtebau gestellten Aufgaben. Ich schloß mit dem Vorschlage, einen Ideenwettbewerb innerhalb der V. B. A. zu veranstalten, um Grundlagen für die weitere Behandlung der Sache zu gewinnen. Meine Ausführungen decken sich also nicht mit den in Nr. 49 des Jahrgangs 1903 und Nr. 44 und 60 des Jahrgangs 1905 der „Deutschen Bauzeitung" gebrachten Abhandlungen, wie der Berichterstatter über die Vereinssitzung in Nr. 5 des gegenwärtigen Jahrgangs desselben Blattes gemeint hat.

Nach Lage der geltenden Gesetze kann es nur darauf ankommen, die einzelnen, bereits vorhandenen oder noch neu zu schaffenden Stadt- und Vorortsbaupläne zusammenzufassen und dazu die für den ganzen Komplex notwendigen allgemeinen Anlagen, Verkehrswege zu Wasser und zu Lande, insbesondere auch Hoch- und Untergrundbahnen, Einschnittbahnen für den durchgehenden, Straßenbahnen für den innerörtlichen Verkehr, Automobilstraßen, sowie Erholungsstätten (Frischluftbehälter) nebst Parkstraßen zur Verbindung der Wald- und Wiesenflächen, Spiel- und Sportplätze, Laubenkolonien usw. vorzusehen. Die Rücksicht des besonders erwähnten Automobilverkehrs wird darauf hindrängen, die früheren Staats-, späteren Provinzialstraßen, die schon vielfach zerstückelt den einzelnen Gemeinden überlassen wurden, überhaupt zu Landstraßen für den Verkehr von Ort zu Ort herabgesunken waren, wieder auf einen Durchgangsverkehr einzurichten und deshalb innerhalb Groß-Berlins möglichst in einer Hand zu behalten, wie es mit den Kreisstraßen meist noch der Fall ist. Die Kreis- und Provinzialverbände sind also auch an dieser Sache beteiligt. Das Schwergewicht liegt jedoch bei den Gemeinden und sind auch nur die Gemeindevorstände befugt, Bebauungspläne im Einverständnisse mit der Gemeindevertretung und dem öffentlichen Interesse entsprechend unter Zustimmung der Ortsbaupolizeibehörde festzusetzen. Diese kann unter gewissen Voraussetzungen die Festsetzung der Fluchtlinien verlangen. Lehnt der Gemeindevorstand die von der Ortspolizeibehörde verlangte Festsetzung ab, so entscheidet auf deren Ansuchen der Minister der öffentlichen Arbeiten. Ebenso hat dieser über die etwa gegen einen Bebauungsplan erhobenen Einwendungen oder über die zwischen mehreren Ortschaften bei der Festsetzung von Fluchtlinien entstandenen Streitigkeiten zu beschließen. Die Grundlage also, von der aus die Ortspolizeibehörde einzugreifen vermag, ist eine nur schmale. Dagegen unterliegt dem Minister außer der Entscheidung über die streitigen Fälle auch die Vorbereitung der königlichen Genehmigung ob. Ihm ist also eine weit stärkere Einwirkung gesichert, als sonst dem Kreis- oder dem Bezirksausschusse. Es läge daher der Gedanke nahe, daß der Minister einen allgemeinen Bebauungsplan aufstellen ließe, der für die Prüfung der eingereichten Ortsbaupläne die Richtung anzugeben, zur Vermeidung von Fehlern, zur Wahrung der Einheitlichkeit gewissermaßen also einen geheimen Ratgeber abzugeben hätte. Doch abgesehen

davon, daß dies Kosten erfordern würde, die auf die Gemeinden abzuwälzen kaum angehen dürfte, obwohl sie in der Hauptsache für diese aufzuwenden wären, müßte einem solchen Plane immer etwas Starres, fast Feindseliges anhaften, weil er den wechselnden Bedürfnissen der Gemeinden nicht zu folgen vermöchte und somit auch schikanös wirken könnte, wenn mit den Rechten der königlichen Genehmigung die Gemeinden wider ihr eigenes Interesse gezwungen werden sollten, dem Plane zu folgen.

Dem Zwecke und der Rechtslage entsprechender wäre es also sicherlich, die Gemeinden täten sich selber zur Beschaffung eines Gesamt-Bebauungsplanes zusammen. Im vergangenen Winter sind die Zeitungen voll gewesen von der Gründung eines Zweckverbandes zur Wahrung der kommunalen Interessen gegenüber der Großen Straßenbahngesellschaft. Es scheint so, als ob die Interessen der Gemeinden vorläufig noch als zu verschiedenartige angesehen werden, — man denke nur an die wohlhabenden Vororte im Westen, im Vergleiche zu den ärmeren des Ostens, als den äußersten Gegensätzen! — um einen derartigen Verband zustande kommen oder gar von Dauer sein zu lassen. Vielleicht könnte ein solcher Verband erzwungen werden; doch wäre dies wahrscheinlich nicht nötig, wenn eben die Beschaffung eines Gesamtbebauungsplanes den Zweck bilden würde, denn dieser soll die gemeinsamen Momente unter möglichster Berücksichtigung der einzelnen in den Entwürfen und Bebauungsplänen jeder Gemeinde niedergelegten Sonderinteressen darstellen, und darin wären die Verkehrsforderungen ohne weiteres eingeschlossen. Man hört wohl sagen, davon habe die Stadt Berlin selbst den geringsten Nutzen, da ihre Entwicklung ziemlich abgeschlossen oder durch den Kranz von Vororten unterbrochen sei. Und dennoch ist sie wesentlich daran beteiligt, denn ihre Märkte sind auf die Zufuhren vom Lande, von den Vororten her angewiesen, und ihre Bevölkerung verlangt erst recht nach Erholung im Walde und in Laubenkolonien. Die Befriedigung dieser Bedürfnisse kann nicht allein von den Vororten verlangt werden. Gesetzt nun, eine solche Vereinigung Groß-Berlins käme zustande, so würde der Gedanke an einen allgemeinen, womöglich internationalen Wettbewerb nahe liegen. Doch abgesehen davon, daß das Wettbewerbswesen schon einen fast zu großen Umfang angenommen haben dürfte und dadurch es vielen Architekten erschwert, festen Fuß an einem Orte zu fassen, die heimische Bauweise zu pflegen, ihren Lebensunterhalt durch das Vertrauen ihrer Mitbürger zu gewinnen, kurzum bodenständig zu werden, eignen sich allzuweit greifende Wettbewerbe überhaupt nur wenig für Aufgaben, die eingehende Ortskenntnis voraussetzen, und zwar nicht nur Kenntnis der Topographie des Ortes, sondern auch der Lebensgewohnheiten und Entwicklungsbedingungen, der wirtschaftlichen Grundlagen und gesellschaftlichen Schichtungen.

Im vorliegenden Falle würde demgegenüber allerdings das Interesse der weiteren Fachwelt an dem Gedeihen der Reichshauptstadt, an dem Zusammenwachsen einer Weltgroßstadt von nicht zu unterschätzendem Gewichte sein. Die Dinge liegen hier aber anders, als seinerzeit in Wien und München, wo ein Bebauungsplan für ein einheitliches Gemeindegebiet zu entwerfen war. Groß-Wien ist wirklich da, Groß-Berlin nichts weiter als ein Name! Groß-Wien ist auch im Selbstverwaltungskörper des Landes Nieder-Österreich geblieben, Berlin aber längst aus dem Provinzialverbande geschieden, dem die Stadt- und Landgemeinden seines Weichbildes nach wie vor angehören. Hieraus ergibt sich eine weitere Zwiespältigkeit der Interessen. Die größeren dieser Gemeinden, insbesondere die Stadtgemeinden und ihnen an Bedeutung fast gleich kommenden Landgemeinden haben ferner noch in den letzten Jahren in weitem Umfange zusammenhängende Flächen für die Bebauung vorbereitet — für diese würde ein Gesamt-Bebauungsplan fast schon zu spät kommen! Jedenfalls handelt es sich bei dessen Aufstellung vielfach nur um Ergänzungsarbeit, um nachträgliche Einflickereien und Abänderungen. Was könnte dabei wohl ein internationaler Wettbewerb helfen?! Selbst ein allgemeiner nationaler Wettbewerb würde wohl noch recht phantastische Ergebnisse zeitigen, wenn er — und dies müßte doch ein Hauptzweck seiner Veranstaltung sein — so etwas erreichen wollte, wie im Plane des Wiener Wald- und Wiesengürtels ausgedrückt ist und in der Umwandlung des Grunewalds zu einem Volksparke angebahnt sein soll. Die schon weit vorgedrungene Auflassung der Forsten zu Bauland (z. B. an der Görlitzer Eisenbahn, in Schönholz bei Pankow, zwischen Zehlendorf und Neubabelsberg), die Zersplitterung der noch verbliebenen Waldbestände und die zwischengeschobene Verbauung, die der Durchführung etwa erwünschter Verbindungsstraßen unüberwindlich im Wege ist, werden dem Fernerstehenden trotz guter Planunterlagen leicht zu unmöglichen Vorschlägen verleiten.

Freilich ist es nicht Aufgabe eines Wettbewerbes — oder sollte es wenigstens nicht sein — den besten Entwurf zu gewinnen, sondern die geeignetste Persönlichkeit zur Aufstellung des Entwurfes zu ermitteln. Manch eine der Vorortgemeinden könnte dadurch noch aufstrebenden jüngeren Kräften freie Bahn zur Betätigung verschaffen. Für den Gesamt-Bebauungsplan aber wird schließlich gereiftere Erfahrung vorauszusetzen sein, Vertrautheit mit allen Schwierigkeiten, nach Lage der Dinge auch in verwaltungsrechtlicher Beziehung, offener Blick für das praktisch Erreichbare und, da der Plan nicht von heute auf morgen entsteht, eine überdies durch eingehendes Studium aller örtlichen Bedingungen zeitraubende, langjährige Beschäftigung als große Lebensaufgabe. Gelangt schon unter gewöhnlichen Umständen kaum ein Bebauungsplan und sei es der beste, unverändert zur Ausführung, so bringen es hier die außerordentlichen Verhältnisse mit sich, daß der Plan selbst nur unter wechselnden Anpassungen und fortwährenden Verbesserungen als das Ergebnis vieler Versuche und rücksichtsvoller Vergleiche zustande kommen kann. Sollte also ein Wettbewerb gefordert werden, so würde es, um einigermaßen fruchtbare Anregungen zu erhalten, nur ein Ideenwettbewerb sein können, der für Berlin und Umgegend zwar als allgemeiner, im übrigen aber als beschränkter unter hervorragenden Fachgenossen deutscher Zunge auszugestalten wäre. Selbstverständlich müßte dazu eine Karte die Unterlage bieten, die den gegenwärtigen Zustand unter Einbeziehung der bereits festgesetzten und auch nur vorbereiteten Einzel- bezw. Teilbebauungspläne möglichst bis an die Grenzen des Vorortsverkehrs darzustellen hätte, ausgestattet mit Höhenkurven, zu deren Verzeichnung unter Umständen noch Vermessungen vorzunehmen sein würden.

Wenn nun aber die Gemeinden zu dem Zwecke, einen Gesamt-Bebauungsplan aufzustellen, nicht unter einen Hut zu bringen sind? Erst das Gesetz vom 2. Juli 1875 hat dem Gemeindevorstande das Recht zur Festsetzung von Bebauungsplänen, im Einverständnisse mit der Gemeindevertretung und unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde verliehen; bis dahin hatte über die Anordnung von Fluchtlinien lediglich die Polizeibehörde zu befinden. Es wäre also wohl denkbar, durch ein Sondergesetz eine Behörde zu schaffen, der das den verschiedenen Gemeindevorständen zustehende Recht so weit übertragen würde, als es die durch den Gesamt-Bebauungsplan berührten Interessen betrifft.

Auf ähnlichem Wege ist nach der Darstellung des Stadtbauinspektors H. Kayser in seiner Abhandlung „Nordamerikanische Parkanlagen" (vergl. S. 113 des Jahrgangs II unserer Zeitschrift) wenigstens der Ring von Parkanlagen in Chikago entstanden, indem auf Grund eines Staatsgesetzes zu diesem Zwecke eine selbständige Behörde geschaffen wurde, die sogar einen gewissen Prozentsatz der städtischen Steuern zur Deckung ihrer jährlichen Ausgaben erheben darf. Auch hält es die Staatsverwaltung in den Vereinigten Staaten allgemein für ihre Pflicht einzugreifen, wenn in begrenzten Stadtgebieten die Machtbefugnis der Gemeinde dazu nicht ausreicht, namentlich auch durch rechtzeitige Bereitstellung des erforderlichen Geländes, um eine gesunde Entwicklung städtischer Parkanlagen zu ermöglichen. Nach einer Äußerung des Regierungsvertreters im Hause der Abgeordneten zu der vom Abgeordneten Münsterberg auf Anregung der V. B. A. zur Sprache gebrachten Sache des Gesamt-Bebauungsplanes, scheint es allerdings nicht so, als ob die Staatsregierung die ihr von der Gesetzgebung auferlegte Schranken auf einem ähnlichen Wege zu durchbrechen beabsichtige. Auch ließe sich wohl noch unter Vermeidung eines bei uns immerhin als gewaltsam empfundenen Eingriffes ein anderer Ausweg finden, vielleicht durch Zusammenschließung der zunächst dem Plane geneigten Gemeinden mit unmittelbarer Beteiligung der großen Bau- und Bodengesellschaften — lediglich zur Beschaffung eines Gesamt-Bebauungsplanes —, indem es dem natürlichen Schwergewichte einer derartigen Interessengemeinschaft überlassen bleibt, früher oder später auch die noch fehlenden Gemeinden mit hineinzuziehen.

Ob und wie der Gedanke verwirklicht werde, muß hier dahingestellt bleiben. Doch wird er sobald nicht wieder von der Tagesordnung verschwinden. Auch der Berliner Architektenverein hat jetzt dazu durch Wahl eines Ausschusses Stellung genommen. Vielleicht folgen diesem Vorgehen noch weitere Körperschaften. Erwünscht wäre aber auf jeden Fall schon jetzt die Errichtung eines mit einer gewissen Autorität auszustattenden ständigen Ausschusses, der den Behörden in allen Städtebaufragen als Beirat zu dienen berufen wäre. Hätte die öffentliche Meinung in einem derartigen Beirate so etwas wie ihr Gewissen, so würde sich wohl auch in Fragen, wie der der Erhaltung des botanischen Gartens, der Boden zu einer etwas großherzigeren Auffassung vorbereiten lassen, als bisher zutage getreten ist.

DER WALD- UND WIESENGÜRTEL VON WIEN UND SEINE BEDEUTUNG FÜR DEN STÄDTEBAU.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

„Der Plan des Wald- und Wiesengürtels und der Höhenstraße ist im Auftrage des Bürgermeisters Dr. Karl Lueger vom Stadtbauamte ausgearbeitet worden Er soll in der Art verwirklicht werden, daß die in den Wald- und Wiesengürtel fallenden Flächen von der Gemeinde erworben werden, damit deren dauernde uneingeschränkte Benutzbarkeit für die Bevölkerung sicher gestellt werde; im Notfalle beabsichtigt die Stadtverwaltung ein besonderes Enteignungsgesetz zu erwirken.

Die Gesamtkosten werden ungefähr 50 Millionen Kronen betragen, die im Wege der Anleihe beschaft werden sollen.

Einstimmig hat der Gemeinderat die Durchführung des Planes beschlossen. Der 24. Mai 1905, an dem dies geschah, ist dadurch zu einem bedeutenden Tag in der Geschichte Wiens geworden, dessen die kommenden Geschlechter dankbar gedenken werden."

Mit diesen Worten schließt die von der Gemeinde Wien im Selbstverlage 1905 herausgegebene und von der Gesellschaft für graphische Industrie gedruckte Denkschrift über den „Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien". Fürwahr, ein denkwürdiger Beschluß, von dem man nur wünschen kann, daß er vorbildlich wirken möge für unsere Großstädte und solche, die es werden wollen. Es verlohnt sich deshalb, etwas näher auf diesen Plan und seine geschichtliche Entwicklung einzugehen. Als Leitfaden soll dazu das vom Stadtbauinspektor Ingenieur H. Goldemund in Wien verfaßte Schriftchen benutzt werden, das als Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins im Selbstverlage des Verfassers (Wien 1905, Druck von R. Spies & Co.) erschienen ist.

Bestimmend für die Ausarbeitung des Planes waren darnach in erster Linie gesundheitliche Gründe, zu denen dann weiter schönheitliche getreten sind. Der Verfasser schätzt, daß die Stadt im Jahre 1950 ungefähr vier Millionen Einwohner haben und daß bis dahin der größte Teil der gegenwärtigen Äcker und Wiesen im Stadtgebiete bebaut sein werde. Sollen in Zukunft nun nicht ungesunde Verhältnisse eintreten, dann müsse man ausgedehnte Flächen rechtzeitig von der Bebauung ausschließen und wenigstens zum Teil als öffentliche Erholungsanlagen festlegen. Um ferner der Stadt die Reize ihrer landschaftlichen Umgebung zu bewahren, müsse man derjenigen Bautätigkeit eine Schranke setzen, welche unbekümmert um das Wohl des

Ganzen nur das Interesse des Einzelnen im Auge habe, und diese Schranke soll der Wald- und Wiesengürtel bilden. Die Notwendigkeit, den Wald zu erhalten, habe man schon bei der im Jahre 1890 erfolgten Einverleibung der Vororte erkannt und sei deshalb in dem vom Stadtbauamte im Jahre 1892 aufgestellten Bauzonenplane auch vorgeschlagen worden, die ganzen in das Stadtgebiet hineinragenden Bestände des Wiener Waldes, die Friedhöfe, die Schmelz, den Schloßpark von Schönbrunn, den Prater von der Bebauung auszuschließen.

Von diesen allgemeinen, von Herrn Goldemund wiedergegebenen Erwägungen der Gemeindeverwaltung und des Stadtbauamtes bis zu dem jetzt vorliegenden Plane war aber noch ein weiter Schritt, denn in diesem Plane finden sich noch andere neue Ideen wieder, die zuerst in einigen zum Wettbewerbe um den Generalbebauungsplan im Jahre 1893 eingereichten Entwürfen aufgetaucht waren. Über den Entwurf des Architekten Eugen Faßbender sagte damals Stübben in der Deutschen Bauzeitung vom 17. März 1894 folgendes: „Von den zehn Zonen, die sich um die Altstadt legen, trägt eine den Namen „Volksring". Sie ist in ihrer ganzen, zwischen zwei Gürtellinien liegenden Breite etwa auf $^{2}/_{3}$ der Länge als Wald und öffentlicher Garten gedacht, ein Gedanke, dessen große sanitäre Bedeutung für eine dicht gebaute Millionenstadt einleuchtend ist." Stübben führt dann weiter aus einer in Nr. 9 der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins vom Jahre 1894 erschienenen Besprechung seines eigenen Wettbewerbsplanes die Worte von Paul Kortz an: „Endlich ist ein Hügelring, eine Ringstraße an den Höhen (viale dei colli) angeordnet, die vom Nußberg nach Grinzing, Ober-Sievering, Pötzleinsdorf, Dornbach, Hütteldorf und Ober-St. Veit, zumeist auf der Höhenkote von + 280 m bis zum Tiergarten führt. Es ist eine prächtige Aussichtstraße — — —". Camillo Sitte wies dagegen im „Neuen Wiener Tageblatt" vom 31. März 1894 auf die Hügelstraße des Entwurfes der Münchener Herren Lasne und Heindl als die bessere hin. Diese war nicht wie jene eine als Aussichtstraße auf ziemlich gleicher Höhenlage durchgeführte Ringstraße, sondern als eine Verbindungsstraße der Vororte — siehe Abb. 1 — die jeder für sich in tief eingeschnittenen Tälern des Wiener Waldes liegen, mit einer Höchststeigung von 48‰ gedacht. Sie sollte in Nußdorf beginnen mit wechselnden Steigungen, streckenweise horizontal an einem öffentlichen Brunnen vorbei zur Kreuzerhöhungs-Kirche in Grinzing führen, in Kurven Unter-Sievering erreichen, zur St. Severins-Kirche wieder steigen bis Neustift am Walde, dann mit einer Kehrung die Täler ausfahrend nach Pötzleinsdorf fallen, um mit einer scharfen S-Kurve am südlichen Hange des Leopoldberges vorüber einen wunderbaren Blick über die im Südosten ausgebreitete Stadt zu gewähren; endlich zur Höhe des Schafberges wieder steigen und mit einer Kehre im Gefälle nach Neuwaldegg führen, wo sie im Zuge der Hauptstraße nach Dornbach weitergeht und in mehreren Windungen am Berghange wieder steigend die Platte des oberen Spiegels erreicht und in einer scharfen S-Kurve sich nach Hütteldorf absenken. Hier war die Auswahl zwischen mehreren Wegen zur Fortsetzung nach weiteren Vororten gegeben; nach Ober-St. Veit, nach Hetzendorf und Ingersdorf.

Abb. 1. M. 1 : 200 000.

Die Verfasser sagten in ihrem Erläuterungsberichte S. 14, Absatz 4—6: „Daß die Bezeichnung Aussichtstraße mit vollem Recht gewählt wurde, wird anerkannt werden müssen. Wer je das herrliche Bild der Stadt von einem der vielen Aussichtspunkte, welche die Stadt berühren, genossen, wird es nimmermehr vergessen.

Mit Baumreihen bepflanzt, von beiden Seiten durch Landhäuser eingefaßt, an besonders hervorragenden Aussichtsstellen aber nur einseitig bebaut und mit Freitreppenanlagen ausgestattet, hinter denen sich ein weithin sichtbares Denkmal, eine Kirche, ein herrschaftlicher Sitz erheben könnte, wäre dies eine Straße, zu den schönsten zählend, die es in der Welt gibt".

Daß es an einer solchen Verbindung zwischen den Vororten und der Stadt fehlt, hat denn auch Faßbender hervorgehoben in einer Schrift, die im Jahre 1898 unter dem Titel: „Ein Volksring für Wien" bei R. Lechner (Wilh. Müller, k. k. Hof- und Universitätsbuchhandlung, Wien, Graben 31) erschienen ist. Als im Jahre 1897 die Gartenanlagen mit prächtigen Baumbeständen am rechten Wienufer der Stadtbahn zum Opfer fielen, griff Faßbender zur Erhaltung und Neuschaffung öffentlicher Park- und Gartenanlagen im Weichbilde der Stadt in dieser Schrift auf den Vorschlag seines zu dem vorhin erwähnten Wettbewerbe eingereichten Entwurfes zurück, um nochmals in eindringlicher Weise seine Idee einer 600 m breiten Zone, die die Stadt als einen Gesundheitsgürtel umschließen soll, seinen Mitbürgern vorzuführen, selbstverständlich mit den Änderungen, die inzwischen durch die vorgeschrittene Bebauung geboten waren. Dabei schlug er zum Anschluß der Vororte Pötzleinsdorf, Neustift, Neuwaldegg, Dornbach und Gersthof eine von Ober-Döbling bis Weinhaus reichende Schleifenbahn vor — vergl. Tafel 49. Über den Volksring selbst aber führte er etwa folgendes aus: Vom rechten Ufer der Donau bei Nußdorf beginnend, zieht sich der Ring in weitem Bogen über das Gelände des Kahlenberges, schließt Heiligenstadt, Unter- und Ober-Döbling, Weinhaus, Hernals, Ottakring und Breitensee ein, bis er im Wientale bei Penzig die Westbahn erreicht. Hier braucht er in Wirklichkeit nicht weiter geführt zu werden, da er seine ideale Fortsetzung über Penzing und Hietzing

in dem Schönbrunner Park findet. Oberhalb davon setzt er sich auf dem Rücken des Wiener Berges fort, in weitem Bogen Meidling und Favoriten umschließend, fällt durch das Regental gegen Simmering ab und erreicht über die Simmeringer Heide den Donaukanal. Jenseits setzt er sich wieder im idealen Sinne im Prater fort, während das Überschwemmungsgebiet der großen Donau den natürlichen Abschluß des Ringes bis Nußdorf, dem Anfangspunkte hin bildet. Dieser Ring sollte von jeder weiteren Bebauung ausgeschlossen bleiben und mit Grünanlagen ausgestattet werden. Dabei verwahrt sich aber der Verfasser ausdrücklich dagegen, als ob er beabsichtige, die bereits vorhandene Bebauung zu beseitigen und überhaupt den Plan in der schematischen Zeichnung des Ringes durchzuführen. Breite Straßen mit vielfachen Baumreihen sollten den Ring beiderseits besäumen. Unter Abzug von etwa 911 ha vorhandener, den Ring vervollständigender Parkanlagen und unter weiterem Abzuge von 228 ha bereits bebauter Teile würden danach 1004 ha Grünanlagen jeder Art neu zu schaffen gewesen sein, die ganze Ringfläche also 2143 ha betragen haben. Zieht man davon die Freudenaue als abgelegen und die Schmelz als Exerzierplatz ab, so wären immer noch rund 1800 ha öffentlicher Anlagen verblieben, also etwa über 10 °/o der Gesamtfläche der Stadt, die 17 800 ha enthält. Bei 1 500 000 Einwohnern wären dann 12 qm auf den Kopf entfallen.

Kehren wir nun zu dem Plane des Wiener Stadtbauamtes zurück — vergl. Doppeltafel 50—51 *), so sehen wir erstens die Höhenstraße gegen den Entwurf von Lasne und Heindl noch etwas höher an den Berghang hinaufgeschoben. Die Täler müssen noch weiter ausgefahren werden; auch ist die Straße weniger als Verbindungstraße der Vororte unter sich gedacht, denn als eine Aussichtstraße am Waldesrande. Sie steigt über den Nußberg und den Kahlenberg, übersetzt in Viadukten das nach Sievering hinunter streichende Tal und erreicht am Dreimarksteine bei Sallmannsdorf, wo ein Aussichtsturm geplant ist, die größte Höhe, um sich dann zu spalten. Die Hauptstraße geht als Aussichtstraße am Michaeler Walde entlang, über den Schafberg nach Gersthof und in starken Windungen bis zur Flözersteige, um an der Hütteldorfer Straße unterhalb Baumgarten zu endigen. Die Zweigstraße folgt weiter oben einem vorhandenen Waldwege nach Neuwaldegg und geht dann weiter durch den Wald bis Hütteldorf. Manche dieser Strecken von insgesamt 5 km Länge sind bereits vorhanden. Die Höhenstraße ist als Fahrstraße gedacht, deren Steigung 60 °/o nicht übersteigen soll, mit 8 m breiter Fahrbahn und streckenweise mit Baumreihen zu beiden Seiten. Die Fahrwege sollen neben der Fahrstraße selbständig ausgebildet und durch die angrenzenden Wald- und Wiesenflächen hindurchgeführt werden. Mehrfache Verbindungen mit den Vorortstraßen und der Hernalser Hauptstraße sind vorgesehen.

*) Für die Erlaubnis des Abdruckes sei auch an dieser Stelle dem Herrn Bürgermeister von Wien bestens gedankt.

Der Wald- und Wiesengürtel hängt nun eng mit dieser Aussichtstraße zusammen, ist also ebenfalls weiter von der Stadt abgerückt, als Faßbender vorgeschlagen hatte. Hierfür war hauptsächlich der Waldschutz maßgebend. Der Gürtel zerfällt in drei Teile, dessen erster vom Fuße des Kahlenberges an der Donau bis zum Wienflusse reicht. Der bestehende Wald ist hier fast vollständig einbezogen; längs der durch die zungenartig auslaufenden Waldbestände unregelmäßigen Begrenzung gegen die Stadt hin befinden sich Wiesenstreifen von wechselnder Breite zwischen 60 bis 270 m. Die Fläche beträgt im ganzen 1734 ha, wovon 1174 ha Wald, der Rest Wiese ist.

Der zweite Teil liegt im Stadtgebiete mit offener Bauweise; er grenzt an den Kaiserlichen Tiergarten und den Schönbrunner Park. Hier ist eine Reihe einzelner, von einander getrennter öffentlicher Anlagen geplant, mit einer Gesamtfläche von 129 ha, wovon rund 9 ha Wald; den Rest bilden Wiesen und Äcker.

Der dritte Teil durchzieht meist kleinbürgerliche Stadtteile, in denen die dreigeschossige Bebauung vorherrscht. Hier fehlen Waldbestände und Wiesen gänzlich; diese sollen nun neu geschaffen werden in drei Komplexen, die untereinander ein mehr als 100 m breiter Gartenstreifen verbindet. Die Gesamtfläche würde 262 ha betragen, fast $^{2}/_{5}$ der Größe des Praters. Außerdem ist auf dem nach Süden gerichteten Auslaufe des Laaerberges ein mit dem Zentralfriedhofe durch eine breite Gartenstraße zu verbindende Parkanlage vorgesehen.

Gegen den Donaukanal ist neben mehreren kleinen Parkflächen von zusammen 30 ha eine größere von 38 ha auf der Simmeringer Heide geplant, die wiederum durch eine Gartenstraße in Verbindung mit dem Prater gebracht werden soll. Endlich ist noch eine Anzahl größerer Gartenkomplexe tief bis zur Vortortlinie der Stadtbahn hinein in Aussicht genommen.

Am linken Donauufer wird die Lobau mit 1904 ha in den Gürtel einbezogen und weiter, um diese mit dem Prater

M. 1 : 200 000. Abb. 2.

Abb. 3. M. 1 : 200000.

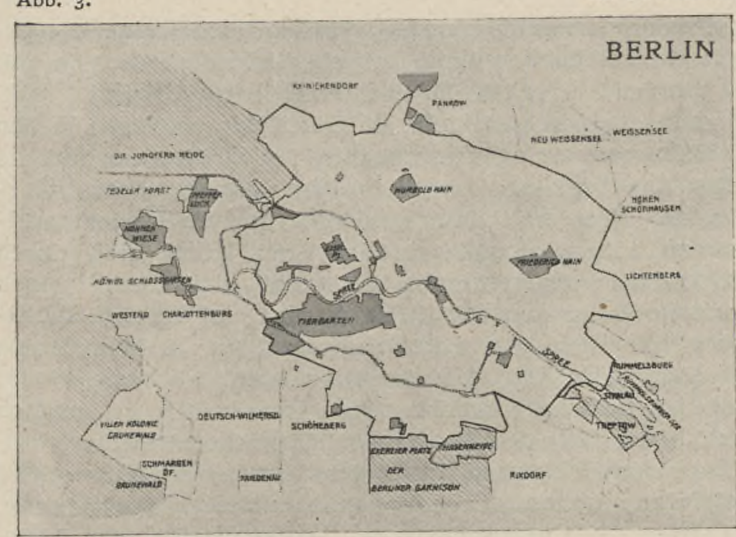
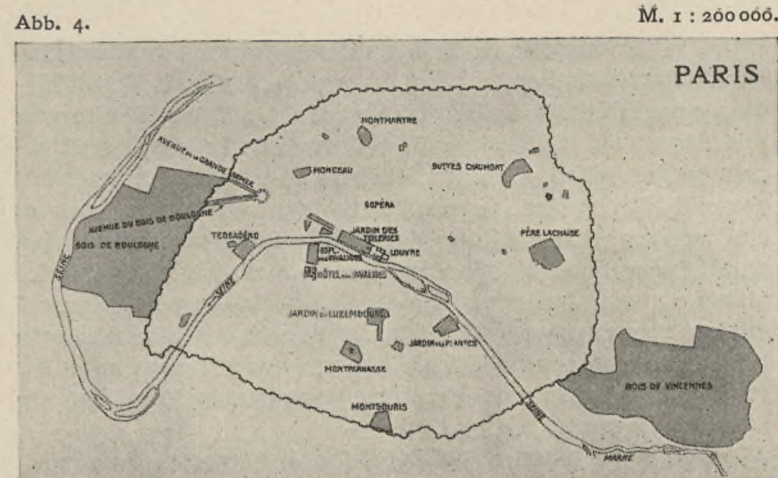


Abb. 4. M. 1 : 200000.



zusammenzufassen, das ganze zwischen den Hochwasserdämmen der Donau und der Lobau befindliche Auland von 277 ha, so daß ein etwa dreimal so großer Waldpark entsteht, als der Prater selbst ist.

Alle Flächen des Wald- und Wiesengürtels zusammen bedecken 4400 ha. Von der Gesamtfläche des Stadtgebietes fällt fast $^1/_8$ in diesen Gürtel hinein. Für die außerhalb des Gürtels liegenden Wälder wird ein Schutzgesetz angestrebt. Es ist nicht anzunehmen, daß hier noch eine Bebauung eintreten könnte. Dies war auch der Grund dafür, den Gürtel weiter hinauszuschieben, als Faßbender seinen Volksring vorgeschlagen hatte.

Gegen das Stadtgebiet von Groß-Wien mit 17800 ha — siehe die Abb. 2—5 — beträgt das Stadtgebiet von Berlin nur 6340 ha, d. h. also ohne die Nachbarstädte und Vororte — ein unmittelbarer Vergleich ist demnach unmöglich. Zum Tiergarten, der 225 ha bedeckt, kommt noch ein Teil der Hasenheide, ferner der Friedrichshain, der Humboldthain und der jetzt im Entstehen begriffene Schillerpark noch auf städtischem Gebiete. Doch schon der Treptower Park liegt in einer anderen Gemeinde, ferner der Grunewald, die Jungfernhaide und die Tegeler Forst. Der weitausschauende Wiener Plan konnte nur entstehen, weil das Stadtgebiet durch rechtzeitige Eingemeindung einen so großen Umfang gewonnen hatte. Läßt sich sonst auch manches gegen die Entstehung so großer Gemeinwesen einwenden, so ist im vorliegenden Fall der Nutzen doch offensichtlich.

Paris besitzt an seinem Ost- und Westende etwa 9 km voneinander entfernt in den Bois de Boulogne und Bois de Vincennes öffentliche Anlagen von 847 + 921 = 1768 ha. London hat, abgesehen von seinen zahlreichen Gartenplätzen (squares), seine Frischluftbehälter mitten in der Stadt im Hydepark und Kensington-Garden mit zusammen 215 ha, im Greenpark, Jamespark und dem Palace-Garden mit zusammen 70 ha fast bis zum Stadtmittelpunkte reichend bei Charingcross. Nördlich vom Hydepark liegt der 190 ha große Regentspark, südlich der 75 ha große Batterseapark. Im ganzen 550 ha Gartenfläche. Die öffentlichen Anlagen Wiens werden also einmal den größten Umfang erreichen, doch wichtiger ist ihre Anordnung zum Stadtgebiet, und da sehen wir denn die Gürtelidee als etwas Neues, offenbar dem Volksringe von Faßbender Entsprechendes. Camillo Sitte hatte zwar in der vorhin bereits angezogenen Besprechung mit Recht darauf hingewiesen, daß wir Gürtelanlagen schon in den Glacis der Festungswerke gehabt haben. Wenn alte Umwallungen später zu öffentlichen Gärten umgestaltet wurden, so hat man aber aus der Not eine Tugend gemacht, und die Städte, die die alten Festungswerke vor der Verbauung bewahrten, haben wohl daran getan. Doch neu in dem Volksringe ist der Gedanke, aus gesundheitlichen Gründen eine solche Neuanlage zu schaffen. Neu ist es nebenbei bemerkt auch, daß die zu Eingang meiner Ausführungen erwähnte Denkschrift der Stadt

Abb. 5. M. 1 : 200000.



Wien schönheitliche Gründe anführen konnte, um das Gesundheitswerk zu empfehlen, indem die Denkschrift mit Bildern ausgestattet wurde, die besonders schöne Blicke von den Bergen auf die Stadt, auf die Vororte und die weitere Umgebung darstellen. Gewöhnlich wird es umgekehrt gemacht; gesundheitliche Gründe schiebt man vor, wenn man auch an eine schöne Ausgestaltung denkt, die übrigens meist dabei ohne wesentliche Mehrkosten erreichbar ist. Eine Parkanlage zu schaffen, wie sie jetzt in Lübeck ausgesprochenermaßen entstehen soll, um den Blick auf das Stadtbild von Marly aus über die Wakenitz und den Travekanal hin zu erhalten, also vor Verbauung zu verwahren, ist ein seltenes Ereignis.

Und doch steht die Gürtelidee in ihrem gesundheitlichen Ursprunge nicht allein da! Mit dem Wald- und Wiesengürtel wird Wien eine riesenhafte Gartenstadt bilden, denn über den Gürtel hinauswachsen kann sie kaum mehr. Sie ist also in ihrem Wachstume begrenzt, und das ist ja eines der eigenartigen Merkmale der Gartenstädte, die im übrigen aber programmgemäß keine Großstädte, sondern nur mit allen Vorzügen der Großstadt ausgestattete Kleinstädte sein sollen. Schon die ersten von Theodor Fritsch in seiner Schrift „Die Stadt der Zukunft“ (Leipzig, Verlag des Verfassers, 1896) beigefügten Pläne weisen einen Gartengürtel (mit Spiel- und Sportplätzen, Pachtgärten, Friedhöfen usw.) auf, an die sich weiter Äcker und Wiesen anschließen, allerdings noch mit kleinen Villenkolonien gemengt, und der schematische Plan von Ebenezer Howard, dessen Schrift „To Morrow“ in späterer Auflage unter dem Namen „Garden Cities of to Morrow“ im Jahre 1898 erschien, folgte demselben Grundgedanken, von dem aber auch noch die Villenkolonien unterdrückt wurden. Ob diese Vorschläge von dem Faßbenderschen Volksringe beeinflußt waren, entzieht sich meiner Kenntnis; ebenso steht es nicht fest, ob die Idee der Gartenstadt in England oder in Deutschland ihren Ursprung hat. Weiter aber können wir die Gürtelidee verfolgen in den Parkanlagen der nordamerikanischen Städte, worüber im „Städtebau“ Nr. 9 v. J. eine Veröffentlichung gebracht worden ist. War hier auch zunächst nur die Absicht maßgebend, alle Grünanlagen der Stadt unter sich durch Parkstraßen zu verbinden, so ergab sich doch in den meisten Fällen von selbst daraus eine ringförmige Anordnung, die aber, wie z. B. in Washington, nicht so streng durchgeführt wird, daß der Ring nicht hin und wieder von der Bebauung durchbrochen wurde. Die im zweiten und dritten Teile des Wiener Gürtels geplanten Parkstraßen, die vereinzelte Grünanlagen untereinander verbinden sollen, schließen unmittelbar an diese amerikanischen Vorbilder an.

Alles in allem müssen wir in den Wald- oder Parkgürteln eine neue Städtebau-Aufgabe sehen, deren Lösung sich keine Stadt bei Zeiten entziehen sollte, und von ihr verlangt, was auch schon aus anderen Gründen dringend erwünscht ist, sich bei Zeiten in möglichst umfangreicher Weise eigenen Grundbesitz zu sichern, um den Anforderungen der Bevölkerung nicht nur der Gesundheit wegen, sondern auch der Erholung, des Vergnügens wegen, entsprechen zu können.

Freilich wird auch diese Aufgabe nicht nach einem festen Schema zu lösen sein. Die im Entstehen begriffene englische Gartenstadt bei der Ortschaft Norton, nördlich von London — siehe Tafel 16, Jahrgang II der Zeitschrift, weicht schon der Örtlichkeit wegen davon ab — man muß sich eben auch hierin wie überall nach den Verhältnissen richten, also auch Einzelanlagen schaffen, diese jedoch durch Parkstraßen miteinander in Verbindung bringen.

DER KAMPF UM DIE DENKMALPFLEGE.

EIN BEITRAG ZUR LÖSUNG DER FRAGE DER DENKMALPFLEGE.

Von CONRAD SUTTER, Schloß Lichtenberg i. Odenwald. (Schluß aus Heft 6).

Diese Scheinkunst aber wird als der Triumph unserer Bauwissenschaft betrachtet; als Kunst will man uns diesen hohlen Schein bieten, der doch nur ein Kunststück bedeutet, allenfalls ein Meisterstück der fälschenden Handfertigkeit, wobei die Urheber sicher nicht höher zu stellen sind als der Fälscher der Tiara des Saitaphernes, der durch seine erstaunliche Geschicklichkeit alle Welt täuschte. Es ist eine Anmaßung sondergleichen, wie sie in der Haut und Tracht der großen Alten einherstolzieren und sich dadurch selbst groß dünken, wie sie uns zumuten wollen, ihre Maskerade für den echten Ausdruck einer großen Kunst zu nehmen.

Übermannt vom ehrlichen Zorn, aber auch vom großen Schmerz über dieses Possenspiel, wünscht man sich die Kraft Simsons, um mit starker Hand diesen Lügenbau einzustürzen und in seinen Trümmern alle seine Schande zu begraben, als ein warnendes Zeichen, aber auch zugleich ein Zeichen für unsern festen Willen, unsere Kunst rein zu erhalten und rein zu vererben unsern Nachfolgern, die in unserem Lebenswerk ein gleich sicheres Fundament finden, in gleich sicherer Weise darauf ihre Kunst aufbauen sollen, wie wir es auf demjenigen der Alten zu tun ehrlich gewillt sind.

Es ist eine unsere Aufmerksamkeit beanspruchende Erscheinung, daß, mit dem Wiederherstellungswesen parallel laufend, in den letzten zwei Jahrzehnten eine scheinbar rein künstlerische Bewegung aufkam und sich mit heute noch wachsendem Erfolg durchsetzte, welche den Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen behandelt. — Mit dem in den 70er Jahren rasch eingetretenen Aufblühen und Anwachsen der Städte, mit der Periode des Entstehens der Neustädte, mit der Geltendmachung aller technischen und hygienischen Errungenschaften im Städtebauwesen, ging ein neuer Purismus Hand in Hand, der kurz mit dem Worte „Freilegung“ zu bezeichnen ist. Gegen die heftig auftretende Freilegungs- und Begradigungswut traten mit so ernster Überzeugung, daß sie des Erfolges sicher sein mußten, Architekten auf, die aus der gleichen Schule historisch-wissenschaftlicher Stilarchitektur hervorgegangen waren, wie die Restauratoren. Daß dem so ist, könnte den Anschein erwecken, als ob dieser Schule im Gegensatze zu früherer Bemängelung, dennoch die volle Wertung des

reinkünstlerischen Geistes eigen wäre, daß die von ihr ausgehenden Bewegungen sich auf der sicheren Grundlage künstlerischen Verständnisses vollzögen.

Aber auch diese an die Kunst der Alten anschließende Umgestaltung der Grundsätze für den modernen Städtebau ist gleichfalls aus der historisch-archäologischen Auffassung unseres Bauwesens zu erklären. Der Unterschied liegt lediglich im Ergebnis, indem die historische Erwägung, in einem Fall — beim Widerspruch gegen die Freilegung — naturgemäß nur zu einem Erhalten führen konnte, während man im anderen Falle — beim Wiederherstellen — durch falsche Folgerung zu historisch getreuer Ergänzung und Neufassung des Alten gelangte. Freilich ist völlig anzuerkennen, daß im Städtebau gerade die Vertreter der Wiederherstellungsidee und Stilarchitektur zu zweckentsprechenden und künstlerisch eigenen Lösungen gelangt sind, so daß man hier ein Erfassen des Grundgesetzes nicht verkennen kann. Hier kamen eben nicht in dem Maße ausgesprochene zeitlich bedingte Stilformen in Betracht, die den Blick derart vom künstlerischen Gedanken ablenken konnten; tatsächlich sind aber auch hier zahlreiche sonst tüchtige Lösungen, indem man gleichfalls wieder der formalen Anlehnung zu bedürfen glaubte, durch unbedenkliches Herübernehmen bestimmter, nur in ihrer Entstehungszeit begründeter Einzelformen als Erzeugnisse einer Zeit unselbständiger Stilarchitektur gekennzeichnet. —

Daß die große Not der Baukunst unserer Zeit aus dem falschen Systeme der Erziehung, der Schulung unserer Baukünstler herausgewachsen ist, liegt klar zu Tage. Nur eine gründliche Reform in der Erziehung unserer Architekten kann uns wieder zu einer Baukunst führen, welche den aus dem Zeitbedürfnisse hervorgegangenen, eigengearteten künstlerischen Ausdruck findet. Die wissenschaftliche Stilarchitektur hat alles dem Formalismus untergeordnet. Die Erlernung der toten Formensprachen vollzieht sich auf dem Wege einer strengen Methodik, deren abstrakte Behandlung auch das Schema des übrigen Lehrplanes begründet.

Wenn es die Aufgabe der Baukunst ist, die räumliche Gestaltung in eine künstlerische Fassung zu bringen, so hat die persönliche schöpferische Tätigkeit des Baukünstlers naturgemäß damit zu beginnen, dieser besonderen Aufgabe der Raumgestaltung zunächst den einzig möglichen Ausdruck in räumlicher Darstellung zu geben. Was dem entwerfenden Architekten als gewollte Lösung seiner jeweiligen Aufgabe vorschwebt, muß er logischer Weise doch derartig bildlich darstellen, daß seine Absicht jedem, auch ihm selbst, sofort klar zu Tage tritt. Diese Ausdrucksweise findet er in der perspektivischen Darstellung, welche ihm die spätere konkrete Ausführung vorzutäuschen vermag. Auf diese Weise kann er sich Rechenschaft darüber geben, ob alle die Bedingungen erfüllt sind, welche zur künstlerischen Lösung der praktischen Erfordernisse, die sein Bauprogramm an ihn stellt, erfordert werden. Was tut die Schule? Sie lehrt als Grundlage für die Darstellung des schöpferischen Gedankens im Entwurfe die Anwendung einer abstrakten wissenschaftlichen Theorie, die Methode der geometrischen Darstellung. Diejenige zeichnerische Abstraktion des Baugedankens, die man letzten Endes nötig hat, um die handwerkliche Durchführung auf Grund der Werkzeichnungen zu ermöglichen, das rein technische Hilfsmittel der Ausführung also, soll dem Baukünstler die Möglichkeit bieten, seiner rein künstlerischen Vorstellung den vollen Ausdruck zu verleihen. Kommt es überhaupt dazu, daß auf Grund des völlig durchgeführten geometrischen Entwurfes ein perspektivisches Bild entsteht, so hat es meist nur den Zweck einer gefälligen Illustration, kaum aber führt es einmal dazu, rückschließend die Erfindung des Baugedankens, der in vielen mühevollen abstrakten Rissen dargestellt wurde, zu verbessern oder ganz zu verwerfen.

Die aus einer vollständig unkünstlerischen Auffassung entstandene Methode, die den Architekten zwingt, seine künstlerische Regung in lauter Einzelpräparate zu zerlegen, und ihm nahezu die Möglichkeit verschließt, sich auf dem Wege einer natürlichen, dem künstlerisch begabten Menschen angeborenen Darstellungsweise Rechenschaft über den künstlerischen Wert des von ihm Gewollten zu geben, widerspricht geradezu jeglicher Erziehung zur Kunst. Es ist die Fessel, die das Talent bindet, die künstlerische Individualität an der Entfaltung hindert. Es ist der Fluch des schematischen Formalismus, der die Ansätze einer neuzeitlichen Baukunst im Keime erstickt, der uns auf dem Wege der Vervollkommnung in wissenschaftlicher Forschung der Stilarchitektur überliefert hat, unter deren Herrschaft das Neuentstehende zu inhaltloser, leerer Formenzusammensetzung verkümmern und die Wiederherstellung der alten Baudenkmale in solch erschreckender Weise zur Gewohnheit werden mußte. Die Beherrschung dieses Systems gibt seinen Anhängern jene selbstsichere, dünkelhafte Sicherheit, welche mit der Ausübung wahrer Kunst nichts zu tun hat. Sie bringt den wissenschaftlich gebildeten Bautechniker in die schiefe Stellung, als Baukünstler genommen zu werden und sich selbst dafür zu halten. Sie führt die endlose Begriffsverwirrung auf dem Gebiete der Baukunst herbei, die die Unterscheidung zwischen Bauwesen und Baukunst, zwischen Technik und Architektur in einem unbestimmten allgemeinen Begriff untergehen läßt.

Die Sorge um die Denkmalpflege, um den Schutz unserer Kunstbestände bedingt die Sorge um die Erziehung unserer Baukünstler. Erreichen wir eine Reform, so rotten wir das Übel an der Wurzel aus. Ist der reine Begriff der Baukunst gerettet, ist eine heranwachsende Generation von Baukünstlern befreit von dem alten Joche, so fallen auch die geschilderten Folgeerscheinungen von selbst. Wenn wir es als richtig erkannt haben, uns die Schaffensweise der Alten, anstatt ihre Formen, zum Vorbilde dienen zu lassen, so werden wir dadurch auch in der Frage der Ergänzung oder nötig werdenden Ausbaues von Baudenkmälern den allein richtigen Weg finden.

Wir sehen aus den uns erhaltenen Werken, wie unsere Vorfahren stets im Sinne ihrer eigenen Zeit das Werk ihrer Vorgänger am Bau weiterführten. Der romanisch begonnene Dom wurde gotisch weitergeführt. Die Renaissance stattete die gotischen Hallen mit ihren Einbauten und Schmuckstücken aus. Haben Kriegszeiten oder elementare Ereignisse den Bestand des Baues gefährdet oder ihn zum Teil zerstört, so scheute sich der Meister der Barockzeit oder des Rokoko nicht, diese verschwundenen oder baufällig gewordenen Teile in seiner Bauweise zu ergänzen und auszubauen.

Die Stilwissenschaft, welche den späteren Ausbau im Stile der Entstehungszeit verlangt, setzt sich dadurch mit

sich selbst in Widerspruch, indem sie, die doch ihrer Stilweisheit die Stilforschung zu Grunde legt, für kommende Zeiten sich selbst die Möglichkeit der Forschung mehr und mehr erschwert, je echter sie die Ergänzungen und Herstellungen durchführt und damit die Spuren der Entstehungszeit verwischt. Über solche Vorgänge sind wir durch die nicht stilgerechten Fortsetzungen bei den alten Bauten stets außer allem Zweifel. Die künstlerische Naivität der alten Baumeister gestattet der heutigen Forschung die genaueste Feststellung der Entstehungszeit ihrer Werke. Den Entdeckern der archäologischen Wissenschaft würde ihre Ausbeute stark beschnitten sein durch die stilechte Nachahmung der Restauratoren, wenn diese nicht doch vielleicht noch gegen ihren Willen subjektive Spuren ihrer Tätigkeit hinterlassen sollten. Bei dem gesteigerten Streben nach höchster Vollendung in der Fälschungskunst ist es immerhin möglich, daß auch der findigste Forscher einer späteren Zeit nicht mehr herausklügeln kann, wo das alte echte Werk aufhört und die vollendete Fälschung unserer darauf so stolzen Zeit anfängt. Weil unsere Stilwissenschaft gleichzeitig auf zwei verschiedenen Gebieten zwei fast gleiche Früchte zeitigte, die Stilarchitektur und die stilgerechte Wiederherstellung, so verwischt sie bereits die Unterschiede zwischen Neuentstandenem und Neuhergestelltem. Ein stilistisch einheitliches Werk, das gründlich wiederhergestellt ist, und das neue Werk eines Architekten, der die Stilarchitektur vollendet beherrscht, also ganz im Sinne einer bestimmten Stilperiode zu bauen versteht, beide Werke können den ihnen fremd gegenübertretenden Beschauer durchaus im Zweifel lassen, ob es sich um Erneuerung, ob um Neubau handelt.

Eines der schlagendsten Beispiele für die absolute Neuwirkung eines vollkommen wiederhergestellten Bauwerkes ist der Friedrichsbau des Heidelberger Schlosses. Um dieses Schlosses Mauern ist ein Kampf entbrannt, der droht, die herrlichen Reste einer reinen Baukunst zu zerstören und vollends untergehen zu lassen in dem Werke der Restauratoren. Es würde hier zu weit führen diese Frage aufzurollen. Erst wenn rein künstlerische Gedanken die Irrungen in der Denkmalpflege einmal besiegt haben, wird auch die Gefahr der weiteren Zerstörung der Schloßruine aufgehoben sein.

Wie aber schützen wir unsere Denkmäler, damit sie uns und späteren Geschlechtern gesichert werden? — Es ist ausdrücklich festzustellen, daß die historische Wissenschaft, die sich forschend den Altertümern der Kunst zuwandte und große Schätze erschloß, uns zuerst auf den Weg der Denkmalpflege führte. Weil die Denkmäler einen Teil unserer Kulturerrungenschaft darstellen, weil sie ein geistiges Vermögen der Nationen in sich begreifen, weil ihnen gegenüber die Pietät in ihre Rechte tritt, wird sich der öffentliche Denkmalschutz aus den schon früher aufgetretenen Anfängen allgemeiner und in einer gewissen Übereinstimmung auf dem Wege staatlicher Verordnung entwickeln müssen. Wenn wir wissen, daß in Frankreich zuerst der Denkmalschutz durch den Staat geordnet wurde, daß Griechenland und Schweden sich dieser Sache besonders freundlich annahmen, so liegt die Frage nahe, wie man sich in Deutschland dazu verhielt. — Von deutschen Staaten hat bis jetzt nur Hessen ein Denkmalschutzgesetz erlassen, das mit dem 1. Oktober 1902 in Kraft trat, über dessen Wirkung sich, nach seinem kurzen Bestehen, ein abschließendes Urteil noch nicht bilden läßt.

Das Gesetz stellt alle Baudenkmäler im Besitze von Gemeinden, Kirchen, Religionsgemeinden und öffentlichen Stiftungen sowie im Besitze von Privatpersonen unter seinen Schutz, indem es zu beabsichtigter Beseitigung, Veräußerung, Veränderung, Wiederherstellung oder erheblicher Ausbesserung sowie auch bei Veränderung in der Umgebung des Baudenkmals die beördliche Genehmigung vorschreibt. Zu diesem Zwecke sind Verzeichnisse aufgestellt, die alle Denkmäler, welche sich im Besitze von Gemeinwesen oder Privatpersonen befinden, enthalten.

Im weiteren sieht das Gesetz die Schadenersatzansprüche an den Staat, das Enteignungsrecht bezw. Beschränkungsrecht über das Grundeigentum und die Zulassung staatlicher Aufnahme der Baudenkmäler vor, hält Gemeinden und Kirchen zur Unterhaltung, Wiederherstellung (!) usw. an und unterstellt die Festsetzung baupolizeilicher Fluchtlinien, soweit sie Denkmäler oder deren Freihaltung gefährden, besonderer Genehmigung oder Ortsstatutbestimmung. Außer den Baudenkmälern stehen die beweglichen Denkmäler einschließlich der Urkunden, die sich im Besitze von Gemeinwesen befinden, unter Denkmalschutz; ausgenommen sind die im Privatbesitze befindlichen beweglichen Denkmäler. Auch über Ausgrabungen und Funde sowie Naturdenkmäler verbreitet sich das Gesetz; man erkennt, es sieht das Möglichste vor, was unter heutigen Verhältnissen erreichbar erscheint.

In den andern deutschen Staaten ist der Denkmalschutz auf dem Wege des Gesetzes noch nicht geregelt. Preußen wird voraussichtlich bald damit beginnen. Unter den besten Voraussetzungen aber, und bei den weitgehendsten, bestgemeinten Bestrebungen, den Denkmalschutz durch staatliche Gesetzesbestimmungen oder wie immer auf dem Wege öffentlicher Verwaltung, vollgültig durchzuführen, dabei eine lebensvolle Einrichtung aus ihm zu machen, die nicht am toten Buchstaben des Gesetzes klebt, wird der Staat die Aufgabe allein nie völlig lösen können. Der Gedanke des Denkmalschutzes muß die größte Verallgemeinerung finden, er muß zum Gemeingut der Nation werden. Als eine Tat der Kultur, hervorgegangen aus dem Verständnis und der Liebe zu den angestammten Gütern vergangener Kultur- und Kunstepochen muß sich die Denkmalpflege darstellen. Auf dem Wege der Aufklärung und Belehrung muß das Verständnis erzogen und zur praktischen Ausübung herangebildet werden. So notwendig das Eingreifen des staatlichen Schutzes durch das Gesetz erscheint, so wenig wird es allein im Stande sein, ein goldenes Zeitalter des Denkmalschutzes zu schaffen.

Es werden sich da immer Gesetzeshärten, subjektive Auslegung der mit der Durchführung betrauten Personen störend, wenn nicht sogar hindernd und schädigend geltend machen. — Es wird auf absehbare Zeit nicht zu umgehen sein, daß die in der Schule der Stilarchitektur erzogenen Architekten die öffentlich berufenen Gesetzeshüter, wenigstens zum Teil, ausmachen, und da werden uns Zwistigkeiten bevorstehen zwischen dem dort herrschenden Geiste, den wir kennen gelernt haben, und dem Begriffe des Pflegens, des Schützens, der allein im Stande ist, uns die in den Denkmälern enthaltenen Werte zu bewahren.

Zu Konservieren, dem Verfall entgegenzuarbeiten, nicht zu restaurieren, ist die vornehmste Pflicht der Denkmalpflege, eben diejenige fürsorgende Tätigkeit, die wir unter Pflege verstehen. Wenn wir dem Verfalle ent-

gegenarbeiten, ihn aufhalten, so wird dabei zu unterscheiden sein, ob es sich um die Standsicherheit, — also um den Mauerkern des Denkmals, oder um dessen Außenseite handelt. Den kranken Kern, die Mauer, kann und muß man selbstverständlich entfernen und durch eine neue ersetzen. (Ein etwa sich an ihr zeigender, rein archäologischer oder bauwissenschaftlicher Wert in der Materialbehandlung oder ähnlichem kann genau verzeichnet werden und bedarf nicht der Erhaltung des Beispiels). Die wertvolle Außenseite aber muß man nach allen Kräften schonen, in ihr liegt eben das künstlerische Eigenwesen des Werkes. Wird ihre Struktur zerstört, durch Überarbeiten im Sinne der Urform, wird sie durch nachgeahmte, neue Stücke ausgeflickt und ersetzt, so bedeutet das ihren endgültigen Untergang und damit das Verschwinden des Kunstwerkes. Daß man kranke Teile ausscheidet, die den übrigen Organismus gefährden, und zur Ausfüllung des entstandenen Loches ein Füllmaterial einfügt, dem man ohne weiteres Zweck und Herkunft ansieht, das bedeutet ein vernunftgemäßes Heilen, ein Schützen und Pflegen.

Was unfehlbar dem Untergange geweiht und nicht zu erhalten ist, verwitternde Bauteile, müssen abgeformt, in genauer Aufmessung aufgenommen, mit Hilfe der Photographie festgehalten werden. Sind wir so ausgerüstet, in ähnlicher Weise wie die Restauratoren sich zu ihren Wiederherstellungszwecken vorbereiten, und haben wir die äußersten Maßregeln getroffen, um das Bild des dem unaufhaltbaren Verfall preisgegebenen Denkmals uns genau zu vergegenwärtigen, so wäre es ja unserer oder jeder kommenden Zeit möglich, nach ihrem Willen das Beispiel einer vergangenen Kunst im nachahmenden Neubau erstehen zu lassen.

Ist dieser Gedanke das allgemeine Gut des deutschen Volkes geworden, so wird schon die Erziehung in Haus und Schule dafür sorgen, daß auch unsere künftigen Architekten immun werden gegen das Gift des Wiederherstellungsgedankens, der unter Umständen noch lange hinaus seine Wirkung ausüben kann. Es läßt sich zum mindesten darüber streiten, ob der Architekt überhaupt zur Erhaltung der Denkmäler berufen sei. Ist er Künstler, was man von ihm voraussetzen sollte, so wird ihn seine Neigung stets zur Neuschöpfung drängen. Es wird aber schwer sein, in vielen Fällen eine reinliche Scheidung herbeizuführen. Die Erhaltung der Baudenkmäler, als die den Gedanken der Denkmalpflege durchführende Tätigkeit, ist immer nur eine rein technische. Es sollten daher vor allem auch Ingenieure mit diesen Aufgaben betraut werden.

Wo sich Neues an Altes anschließt, wo der Ausbau, die Fortführung eines unvollendeten alten Werkes aus immer welchen stichhaltigen Gründen geboten ist, wo Änderungen am alten Bau vorgenommen werden müssen, dort wo der Architekt, nach unseren modernen Begriffen fortsetzend sich betätigen soll, im Sinne unserer Zeit, in eigengearteter Ausdrucksweise — kurz modern — dort wird die etwa zugleich vorzunehmende Erhaltung des alten Teils ihm nicht gut zu entziehen sein; hat er sich aber die Grundsätze einer antistilgerechten Erhaltung zu eigen gemacht, so wird er auch keinen Schaden mehr anrichten und als schöpferischer Künstler vielleicht von selbst den Wunsch haben, vom Ingenieur, vom Techniker dieser Sorge enthoben zu werden. Die Zuziehung der Ingenieure, der Konstrukteure wird das erstrebenswerte Ziel sein müssen.

Sind wir ehrliche Wächter des unveräußerlichen Kunsterbteils geworden, das uns in unsern Denkmalen überliefert ist, ist ein anderer, neuer Sinn durchgedrungen, hat die Begriffsverwirrung auf dem Gebiete des Bauwesens und damit auch der Denkmalpflege einer naturgemäßen, logischen Auffassung Platz gemacht, dann ist auch diese Frage gelöst, dann ist beendet der Kampf um die Denkmalpflege.

BALKON- UND FENSTERBLUMENSCHMUCK IN DEN STÄDTEN.

Von JOSEF BUERBAUM, Solothurn, früher Düsseldorf.

Ein Spaziergang durch die Straßen. Welch ein freudiges, farbenreiches Bild. Den sonst zur Winterszeit so toten und kalten Häusermassen ist Leben eingehaucht. — Der Blumenschmuck. — Überall grünt und blüht es am Fenster, Erker, Balkon, auf der Veranda; sowohl in den reichen als auch armen Stadtvierteln.

Wo im Fenster armer Leute
Blumenkästen reichlich steh'n
Mein ich, wohnt in kleiner Hütte
Sinn für's Schöne, — reine Sitte.

Ja eine schöne Sitte, ein recht erfreuliches Zeichen, das beweist, wie sehr sich der Mensch nach dem Umgange mit der Natur, mit Blumen und Pflanzen sehnt. Von jeher bestand ja zwischen dem Menschengeschlechte und dem Pflanzenreiche ein inniger Freundschaftsbund und dieser wird auch in Zukunft bestehen bleiben.

Das Großstadtleben! — Wie hastig und aufgeregt es dahinfließt. Es läßt dem Menschen fast keine Zeit zur wirklichen Erholung. — Überanstrengung der Nerven, wo man hinsieht.

Wie nüchtern oft die Beschäftigung, wie kalt die Menschen. Die vielen Bureauleute! Welch bleiche Gesichter. Tag für Tag, Jahr für Jahr eine an Abwechslung wenig reiche Tätigkeit. Immer und immer dieselbe Arbeit in denselben eintönigen Räumen.

Man kann es verstehen, wie besonders diese Menschen sich so sehr nach einer Erholung sehnen. Wer bringt sie? Nur die Betätigung mit der Natur. Die Blumen? O ja. Ach wie wohl tuen sie, wie erquickend und erfrischend wirken sie auf Herz und Gemüt. Die Blumen fördern den häuslichen Sinn, die Zufriedenheit und Traulichkeit, sie versöhnen uns mit so manchen Widerwärtigkeiten des Lebens. Oft sind sie nur der einzige Lichtblick in armen Wohnungen, der einzige Schmuck eines sorgenvollen Daseins.

Was werden doch nicht alles für Luftschlösser gebaut? Wer hätte nicht einmal den Gedanken, die Hoffnung ge-

habt, dereinst ein trauliches Heim mit einem Gärtchen zu besitzen, darin er selbst Blumen, Gemüse und Obst heranziehen kann. Aber das Großstadtleben bringt es mit sich, daß die Blumenkultur im eigenen Garten meist ein frommer Wunsch bleibt, nur wenigen wird dies Glück zuteil.

Willkommenen Ersatz dafür bieten uns aber Balkone, Fensterbretter, Lauben, Dachgärten usw. Diese mit Blumen und Schlinggewächsen geschmückt, verleihen dem sonst so einförmigen Straßenzuge einen liebenswürdigen Anstrich. Eine Zierde nicht nur für die Bewohner des Hauses selbst, sondern auch Vorübergehende, Einheimische sowohl, als auch Fremde erfreuen sich daran.

Wir haben also auch in der Ausschmückung der Häuser mit Blumen ein sehr wesentliches Mittel zur Verschönerung des Städtebildes. Viele Architekten tragen bereits schon der Neigung und den Wünschen der Bevölkerung Rechnung, indem sie Balkone, Erker, Veranden usw. nach Möglichkeit bei Neubauten anbringen. Es ist ganz gewiß, daß eine Familie zehnmal eher eine Wohnung vorzieht, die einen Balkon aufweist, selbst wenn den Räumlichkeiten auch sonst Mängel anhaften sollten.

Und was bedeutet der Balkon nicht alles für den Städter? Einen Luftkurort, eine Sommerfrische, nicht allein für den Menschen, sondern für alles, was da lebt im Hause, wie Katzen, Hunde, Singvögel, Papageien, kranke lichtbedürftige Zimmerpflanzen usw. Der Balkon ist das einzige grüne Fleckchen, das er sein eigen nennt; es ersetzt ihm die Veranda und den Garten. Wie innig der Balkon zum häuslichen Leben steht, erzählt in einer anmutigen Zeitungsplauderei so schön die bekannte Schriftstellerin Anna Plothow.

„Abwechselnd dient der Balkon als Kinderzimmer, Speisekammer, Gartenwirtschaft, Studierstube und Sommerfrische, er begreift oft alles in sich, was der Großstädter vom Umgange mit der Natur in sein tägliches Leben einbeziehen kann. Hier ist er Gärtner, Vogelzüchter und Himmelsbetrachter zugleich, hier genießt er außer Zeitungslesen, Zigarre und Kaffee auch noch seinen bescheidenen Anteil an Frühlingsluft und Sommersonnenschein."

Ja der Balkon, er ist wirklich ein kleines Stückchen Glück. Wie manche traute Stunde verborgen hinter dem dichten Laubwerke der Schlinggewächse und blühenden Blumen bringt der Großstädter beim Scheine der Lampe plaudernd hier zu. Wie manches Familienfest hat als Schauplatz den Balkon. Hier mundet der Morgenkaffee und das Abendbrot noch einmal so gut. Die Sitte Fenster und Balkone mit Blumen zu schmücken, ist uralt. Seit einigen Jahren sind aber in richtiger Erkenntnis der großen Bedeutung in einigen größeren Städten Bestrebungen im Gange, den Blumenschmuck der Häuser zu fördern und zu verallgemeinern. Man hat eben erkannt, daß die Blumenpflege dazu beiträgt, uns wieder zur Natur und ihren reinen Freuden zurückzuführen, und deshalb sind diese Bestrebungen wärmstens zu begrüßen. Staatliche und städtische Behörden, hohe Persönlichkeiten, zahlreiche Vereine, Männer aus allen Volkschichten und jeden Standes haben ihre Unterstützung dazu geliehen, und der Erfolg war überall ein durchschlagender. Meist im Anschluß an Verkehrs-, Gartenbau- und Verschönerungsvereine wurde ein Ausschuß gebildet, der die Angelegenheit in die Hand nahm. So werden jetzt in vielen der größten Städte alljährlich Wettbewerbe veranstaltet für den schönsten Blumenschmuck an Häusern und für Vorgärten. Jeder Bewerber erhält umsonst eine gedruckte Anleitung über Blumenpflege verabreicht, worin er auch alles das findet, was sonst mit der Ausschmückung der Fenster und Balkone im Zusammenhang steht.

Die Belohnungen bestehen aus Geldpreisen, Pflanzen, Diplomen, Sparkassenbüchern, Gartenbüchern, künstlerisch ausgeführten Plaketten, Kunstgegenständen usw., die meist durch Stiftungen aufgebracht werden. Außerdem findet eine öffentliche Besprechung der auszeichnungswürdigen Bewerber in den Tageszeitungen statt. Gerade der letztere Punkt, die Besprechung der schönsten Balkone und Fenster unter Nennung des Namens in der Zeitung ist ein gutes Mittel, den Ehrgeiz der Leute zu wecken. Es ist ein Aufruf an die Eitelkeit, der fast nie seine Wirkung verfehlt. Sehnen sich doch ach gar so viele Menschen darnach, einmal in der Zeitung ihren Namen zu finden. Warum auch nicht? Die Sache macht Vergnügen und kostet zudem nicht viel. Den moralischen Einfluß, den hohen ethischen und ästhetischen Wert des Blumenschmuckes an Häusern, ganz besonders an Volksschulen, öffentlichen Gebäuden, in den Hauptverkehrstraßen und in den ärmeren Stadtteilen wird jeder einsichtige Mensch nicht ableugnen können. In den meisten Städten liegt der Häuserblumenschmuck noch arg darnieder*). Wohl findet man auch hier hin und wieder blumengeschmückte Fenster und Balkone, doch die weitaus meisten weisen nicht den geringsten Schmuck auf. Die Erklärung hierfür ist in mancherlei Umständen zu suchen. Viele der besser Gestellten sind während der Sommermonate auf Reisen und sehen deshalb von einer Bepflanzung ab. Andere wiederum schrecken vor den hohen Kosten besonders in der Anschaffung der Kästen zurück. Durch gewissenlose und falsche Behandlung ohne Rücksichtnahme auf die örtlichen Verhältnisse von Seiten mancher Gärtner gehen viele Pflanzen zugrunde, wodurch den Besitzern der Balkone die Lust zur Blumenpflege genommen wird. Ebenso durch das Hereinfallen der Bevölkerung auf verlockende und verführerische Anzeigen einiger Blumen- und Samengeschäfte.

Manchen Blumenliebhaber hört man klagen: Bei mir wollen die Pflanzen überhaupt nicht gedeihen, und er unterläßt in der Folge die Schmückung seiner Balkone und der Fenster. Geht man der Sache aber einmal auf den Grund, so stellt sich als Ursache oft falsche Behandlung und Pflege der Blumen heraus. Viele Balkone liegen gerade nach Süden, viele nach Norden. Auf der einen Seite grellste Sonne, eine wahre Wüstentemperatur, auf der anderen Seite tiefer Schatten. Wiederum andere Balkone sind der Wetterseite, heftigen Winden ausgesetzt. Blumen und Blätter werden zerfetzt oder die Pflanzen kommen infolge der schlechten Lage nicht vorwärts im Wachstum. In allen diesen Fällen wird gesagt, hier kann nichts gedeihen. Die Bepflanzung unterbleibt; man hat die Lust dazu infolge der mehrfach mißglückten Versuche verloren.

Wie wir also sehen, ist die Ursache der vielen blumenlosen Balkone in der Hauptsache auf falsche Behandlung und Lösung der allgemeinen Fragen zurückzuführen. Deshalb aber gleich die Flinte ins Korn zu werfen, ist ein Unrecht. Dem Blumenfreunde sei zum Trost gesagt, daß durch

---

*) In Berlin sind Blumenbretter vor den Fenstern polizeilich verboten. D. H.

mancherlei Einrichtungen, wie Schutzwände, Drellvorhänge usw. Abhilfe geschafft werden kann. Außerdem liefert uns das große Pflanzenreich Material für jede Lage, ob windig, grellste Sonnenglut oder tiefster Schatten, ist gleich.

Doch die Kenntnis dieser Pflanzen, es ist leider nur zu wahr, ist bei unseren Gärtnern vielfach eine recht mangelhafte. Man halte einmal Umschau in den Straßen. Überall das gleiche Bild: rosa Efeu-Pelargonien und rote Geranien. Hin und wieder auch mal Lobelien, Petunien, Fuchsien und einige andere Gewächse. An Schling- und Kletterpflanzen: Kapuzinerkresse, wilder Wein, Efeu, Türkische Bohnen, Glycinen und Cobaea. Diese Auswahl bildet im allgemeinen den Pflanzenschatz der Gärtner für Balkon- und Fensterschmuck, von einzelnen rühmlichen Ausnahmen natürlich abgesehen. Der Erfolg der Balkon- und Fenstergärtnerei hängt einzig und allein von der richtigen Anordnung und Ausstattung der Pflanzenauswahl, sowie von der Pflege und Behandlung der Gewächse ab.

Doch wie sieht es in den meisten Städten aus? Nicht mangelt es dort, wo der Blumenschmuck angebracht ist, an gutem Willen, Balkone und Fenster auf das schönste zu schmücken, wohl aber an richtigem Verständnisse für die Lösung der allgemeinen Fragen. Wie sehr auch richtig angebrachter und wohlgepflegter Häuserblumenschmuck das Städtebild wesentlich verschönert, wird noch viel zu wenig gewürdigt. Daß dadurch auch der Fremdenverkehr beeinflußt und gehoben wird, ist eine Tatsache, mit der man in einigen Städten schon längst rechnet. Manche geben zu diesem Zwecke alljährlich große Summen aus. Als Beispiel sei Dresden genannt, wo viele Vereine, allen voran der Verkehrsverein, in besagter Richtung eine erfolgreiche Tätigkeit ausüben. Ja, man geht dort sogar so weit, daß viele Hausbesitzer den Mietern Balkonkästen und Pflanzen umsonst verabreichen. Auch die Stadt selbst beteiligt sich hervorragend und nachahmenswert an diesem friedlichen Wettkampf, indem sie manche Schule, das Rathaus und andere städtische Gebäude mit Blumenschmuck versieht. Mögen sich andere Städte hieran ein Beispiel nehmen.

Mag ein Haus in der Behandlung der Architektur auch noch so schön sein, stets erscheinen uns diese leblosen Gebilde kalt und tot. Sobald aber nur einige Blumen hinzukommen, welches Leben, welche Anmut, Lieblichkeit und vorteilhafte Unterstützung der Architektur, wie ganz anders und traulich erscheint dann das Gebäude. Gerade in den Hauptverkehr- und Geschäftstraßen, die doch der Fremde zuerst und am häufigsten begeht, nach deren Aussehen er Schlüsse auf die übrigen Stadtteile zieht, sind die Blumen meist sehr dürftig vertreten. Und wie sieht es erst in den armen und ärmsten Stadtvierteln aus? Viele eintönige Straßen, eine Mietkaserne reiht sich an die andere, fast jeglichen Blumen und sonstigen Schmuckes bar. Selten stehen hier Pflanzen in Holzkästen, die ihnen eine gedeihliche und üppige Entwicklung verbürgt, meistens sind es nur Blumentöpfe, vielfach recht kümmerliche halbtote Individuen, die von einem dunklen Zimmer- oder Kellerleben endlich erlöst, sich hier erholen sollen. Welch ein trauriger Anblick, nichts wie Steine, welch trostloses Bild, die glatten und kalten Fassaden. Und doch wandern hier täglich Tausend und aber Tausende von Menschen zur schweren Arbeit. Kaum eine Blume läßt ihr Antlitz leuchten, die den Arbeitern ein freundliches „Grüß Gott“ zurief und edle Regungen in ihnen weckte.

Doch auch in den mit Glücksgütern gesegneten Stadtvierteln steckt die Idee des Blumenschmuckes zumeist noch in den Kinderschuhen. Mißgriffe in der Farbenzusammenstellung und Auswahl der Pflanzen, keine Grundidee und Anpassung an die Architektur, falsche Einrichtungsgegenstände, allerlei überflüssiges und störendes Ausstattungsmaterial sind auch hier an der Tagesordnung.

Hoffen wir, daß recht bald in allen Städten Deutschlands Bestrebungen zur Förderung und Verallgemeinerung des Häuserblumenschmuckes ins Leben gerufen werden. Hoffen wir, daß zahlreiche Körperschaften und Vereine, die städtischen Behörden, sowie einflußreiche Personen und nicht zuletzt die ganze Bevölkerung selbst ihre Unterstützung dazu nicht versagen, zum Wohle der Einwohner und zur Verschönerung des Städtebildes.



AUS DER EINGABE DES LEIPZIGER MIETERVEREINS AN DEN RAT DER STADT LEIPZIG. Dem Vernehmen nach sollen in nächster Zeit in das Leipziger Stadtgebiet eine Reihe von Vororten eingemeindet werden und zwar zunächst die Orte Möckern, Stötteritz, Probstheida, Stünz, Dösen und Dölitz. Mit diesem Vorschlage geht der Rat der Stadt Leipzig über jenen ursprünglichen großen Eingemeindungsplan vom Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, wonach die Eingemeindung aller Vororte im Umkreise von fünf Kilometern vom alten Leipziger Rathause ins Auge gefaßt wurde, teilweise hinaus — Dölitz und Dösen liegen außerhalb des Fünfkilometerkreises — während dagegen andere Orte innerhalb dieses Kreises, wie Schönefeld und Leutzsch, die mit Leipzig bereits eng verwachsen sind, in das Stadtgebiet Leipzigs nicht mit einbezogen werden sollen.

Demgegenüber hält der Leipziger Mieterverein die Zeit für gekommen, daß jener ursprüngliche Eingemeindungsplan wieder aufgenommen und nunmehr zu Ende geführt wird. Die Gemeinden, die innerhalb dieses Kreises mit fünf Kilometer Halbmesser vom Leipziger Rathause liegen — dazu würden außer den vom Rate der Stadt vorgeschlagenen Orten vor allem

gehören: Paunsdorf, Schönefeld, Mockau und Leutzsch — tragen durchaus städtischen Charakter. Eine Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen verbindet sie und auch noch einige weiter entfernt liegende Gemeinden, von denen noch die Rede sein wird, mit der Stadt Leipzig. Damit wäre aber auch die Voraussetzung für den politischen Zusammenschluß dieser Orte mit der Stadt gegeben. Dazu kommt, daß diese Gemeinden als Arbeitervororte der Leipziger Industrie erhebliche, immer steigende Lasten, besonders für die Schulen, zu tragen haben, wodurch die Steuerkraft der finanziell wenig leistungsfähigen Bevölkerung übermäßig stark angespannt wird.

Noch mehr sollten allgemeine Gründe des Städtebaus und bodenpolitische Gesichtspunkte den Anstoß dazu geben, über den gegenwärtigen Vorschlag des Rates der Stadt Leipzig hinauszugehen. Eine großzügige Stadterweiterung, die eine weitgehende Dezentralisation der Bevölkerung ins Auge faßt und namentlich auch eine Entlastung der alten, mit Verkehr und öffentlichen Anstalten schon überfüllten Teile Leipzigs durch planmäßige Gründung neuer, den großstädtischen Verhältnissen entsprechender Stadtzentren vorsieht, läßt sich nur schwer durchführen, solange dem Leipziger Stadtgebiete selbständige Gemeinden mit ihren kleineren Bedürfnissen vorgelagert sind. So ist nicht zu erwarten, daß die vorgenannten Vororte, deren Eingemeindung ja früher oder später doch erfolgen muß, soviel freie Plätze und Anlagen schaffen und Bauplätze für später zu errichtende öffentliche Anstalten vorsehen, als in Rücksicht auf die künftige Vereinigung mit der Großstadt Leipzig notwendig wäre. Die Erfahrungen, die in dieser Beziehung früher im Osten Leipzigs gemacht worden sind, sollten allein schon zu einer raschen Angliederung der Vororte an die Stadt Leipzig veranlassen.

Ebenso läßt aber auch der Bedarf an billigem Bauland eine umfassendere Eingemeindung wünschenswert erscheinen. Denn wie die Dinge heute in Leipzig liegen, ist innerhalb des jetzigen Stadtgebietes kein Baugrund vorhanden, auf dem zu angemessenem Preise Ein- oder Zweifamilienhäuser für die mittleren und unteren Stände errichtet werden könnten. Die letzteren würden auf städtischem Boden von den Vorzügen dieser aus hygienischen wie ästhetischen Gründen gleicherweise zu erstrebenden Wohnhausform ausgeschlossen bleiben. Das Hinausziehen auf die nichteingemeindeten Vororte aber, die über billiges Bauland verfügen, ist durch das doppelte Schulgeld, das dann an den Leipziger Schulen gezahlt werden muß, erschwert, und einem Teile der Bevölkerung ist diese Freizügigkeit sogar überhaupt genommen. Hier kann nur eine weitgehende Eingemeindung wieder einen alle Teile der Bevölkerung befriedigenden Zustand herbeiführen.

Ferner besteht jetzt schon ein starker Zug der Industrie, sich draußen auf billigem Boden anzusiedeln. Es darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß diese Dezentralisationsbewegung der Industrie, die an und für sich zu begrüßen ist, gefördert wird durch die Anlage von bequemen Industriegleisen in einzelnen Vororten, namentlich in Paunsdorf, Mockau, Wahren, Leutzsch, Böhlitz-Ehrenberg und Großzschocher. Es besteht somit die Gefahr, daß der Stadt Leipzig noch mehr als bisher große Industrieen und starke Steuerkräfte verloren gehen. Eine Eingemeindung der genannten Orte würde aber der Stadt Leipzig diese Industrieen erhalten.

Der Leipziger Mieterverein ist aber der Überzeugung, daß diese umfassende Eingemeindung allein der Stadt Leipzig noch nicht den billigen Boden zur Ansiedlung der Menschen und der Industrie sichert. Eine Reihe von Maßnahmen erscheinen vielmehr notwendig, um für die Zukunft ein übermäßiges Steigen der Bodenpreise zu verhindern.

Einmal müßte, um eine möglichst starke Dezentralisation der Bevölkerung zu ermöglichen, das Straßenbahnnetz weiter ausgebaut werden und auch die Gewähr gegeben sein, daß der jetzige Zehnpfennigtarif beibehalten wird. Das erscheint auf die Dauer nur möglich, wenn, wie ja auch das Königlich Sächsische Ministerium des Innern in dem Erlaß an die Kreishauptmannschaften vom 31. März 1903 befürwortet, die Stadt die Straßenbahnen in eigene Verwaltung nimmt.

Ferner müßte die Stadt Leipzig in den neu eingemeindeten Vororten, noch mehr als bisher schon geschehen ist, Gelände erwerben, um damit den Bodenpreis günstig zu beeinflussen. Zu diesem Zwecke sollte aber auch mit der bisher geübten Praxis, die städtischen Bauplätze an den Meistbietenden zu verkaufen, gebrochen werden, und entweder das Erbbaurecht in weitgehendstem Maße zur Anwendung gebracht oder doch der städtische Grundbesitz nur unter dem Vorbehalte des Wiederkaufsrechtes, wie es in Ulm geschieht, veräußert werden. Namentlich die Ansiedlung der Industrie innerhalb des Stadtgebietes könnte auf diese Weise stark gefördert werden, da ja, wenn der Stadt der Boden und seine Zuwachsrente dauernd gesichert bleibt, die Bodenpreise niedriger angesetzt werden können als beim Verkaufe.

Ebenso erscheint es notwendig, die neuangegliederten Außenteile der Stadt für möglichst niedere und offene (landhausmäßige) Bauweise vorzubehalten und damit das Steigen der Bodenpreise von vornherein zu beschränken. Und zwar müßten derartige Baubeschränkungen sofort nach der Eingemeindung erlassen werden, wenn sie ihren Zweck erreichen sollen. Um die ungesunde Bodenspekulation und das Zurückhalten des Bodens zu verhindern, müßte endlich die Grundsteuer nach dem gemeinen Werte auch bei unbebautem Gelände eingeführt werden, wie es ja jetzt schon in einer Reihe von Vororten der Amtshauptmannschaft Leipzig geschehen ist.

Dem Bedenken, daß durch eine derartige umfassende Eingemeindung, namentlich von Arbeitervororten, die Steuern in Leipzig vielleicht etwas steigen würden, haben wir geglaubt, auf unsere Forderungen keinen Einfluß einräumen zu dürfen. Weit größer wäre jedenfalls der Gewinn, den die Leipziger Bevölkerung dauernd haben würde, wenn mit der Eingemeindung, wie wir sie vorschlagen, neues und billiges Bauland das übermäßige Steigen der Boden- und Mietpreise unmöglich macht. Eine höhere Belastung der Leipziger Bevölkerung würde aber sicher überhaupt nicht eintreten, wenn zu der Grundsteuer nach dem gemeinen Werte, die bereits höhere Erträge abwirft als die jetzige Ertragsteuer, noch die Wertzuwachssteuer eingeführt würde, die der Leipziger Mieterverein auch schon in einer früheren Eingabe gefordert hat.

Die unter Protektorate des Erzherzogs Leopold Salvators stehende HYGIENISCHE AUSSTELLUNG ZU WIEN ist nunmehr eröffnet worden. Durch die gemeinnützigen Zwecke und Ziele der Ausstellung tritt dieses Fach-Unternehmen weit über den Rahmen eines örtlichen Ereignisses hinaus und ist daher nicht nur bestimmt, den friedlichen Wettstreit der beteiligten Industrien und Gewerbe um die Siegespalme im modernen Kulturkampfe fördernd anzuregen, sondern vermöge seiner besonderen Bedeutung für das öffentliche Gemeinwohl auch ganz geeignet, das Interesse der ganzen gebildeten Welt wachzurufen. Dem Ehrenkomitee, gehören u. a. an: Exzellenz Prof. Dr. von Esmarch in Kiel, die Geheimräte Prof. Dr. von Leyden und Rubner in Berlin, Sektionschef Dr. Ritter von Kusý, die Hofräte Dr. Baron Eiselsberg und Schauta, Vizebürgermeister Dr. Neumayer, General-Stabsarzt Prof. Dr. Kratschmer, der Vorstand des Hygienischen Institutes in Wien Prof. Dr. Schattenfroh, die Universitäts-Professoren Dr. Ritter von Stoffella, Ritter von Wagner und Dr. Benedikt, Landtagsabgeordneter Ritter von Lindheim, Börserat Mautner Ritter von Markhof und Hofbrauer Johann Edler von Medinger.

In einem Aufsatze der KIRCHHOFFSCHEN TECHNISCHEN BLÄTTER befürwortet der Ingenieur P. M. Grempe die weitere Ausdehnung geräuschloser Straßenbefestigungen in den Großstädten, um den Lärm der Verkehrstraßen abzumildern. Dazu darf man wohl fragen, was nutzt uns die geräuschloseste Straßendecke, wenn die auf Eisenschienen rollenden Wagen der Straßenbahnen mehr Lärm verursachen, als das ganze übrige Fuhrwerk zusammengenommen?! Soll das schöne Geld für die teueren Straßenbefestigungen nicht fortgeworfen sein, so möge man erst den Betrieb der Straßenbahnen, namentlich den elektrischen, geräuschloser gestalten, und sollte dies technisch nicht möglich sein, die Bahnen wenigstens im Innern der Stadt von den Straßen verweisen, was möglich sein dürfte, wenn zwischen dem durchgehenden und dem innerörtlichen Stadtverkehr schärfer unterschieden und für jeden von beiden die entsprechenden Beförderungsmittel gewählt würden, z. B. für ersteren: Untergrundbahnen quer durch die Stadt oder Einschnittbahnen, u. a. auch Hoch- und Schwebebahnen vor der Stadt und um die Stadt, für letzteren schienenlose Straßen für Pferde- und Motorbetrieb mitten in der Stadt und erst von einem gewissen Umkreise ab Straßenbahnen nach außen hin.

Unser ständiger Mitarbeiter, DR. ING. EMERICH FORBÁT, hat sich an der Technischen Hochschule zu Budapest als Privatdozent für Städtebau niedergelassen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

INSERENTEN-TAFEL.

ÜBER ZWECKMÄSSIGE BEDACHUNGEN UND ÜBER MITTEL GEGEN DIE FEUCHTIGKEIT, sowie über einige andere allgemein interessierende Fabrikate, liegt unserer heutigen Nummer ein Prospekt der bekannten Fabrik für Asphaltfabrikate, Bedachungs- und Isoliermaterialien von A. W. Andernach in Beuel am Rhein, bei. Da dieser Prospekt sehr viele praktisch verwendbare Fingerzeige enthält, so empfehlen wir ihn ganz besonders der Durchsicht unserer Leser.

HETZEL'S RUBBER-CEMENT. Es ist eine erfreuliche Tatsache, die jeder gute Deutsche mit Stolz wahrnehmen wird, daß die deutsche Industrie auf vielen Produktionsgebieten der ausländischen Konkurrenz nicht nur ebenbürtig, sondern auch überlegen ist, und soweit dieses zutrifft, wäre es zum mindesten nicht praktisch, wenn wir ausländische Erzeugnisse bevorzugen würden. Anders verhält es sich aber, wenn uns das Ausland vorteilhafteres als der einheimische Markt bietet. Dieses ist, wie jedermann, der die Vorzüge von Hetzel's Rubber-Cement und Hetzel's Ruber-Pain kennt, bestätigen muß, bei diesen Fabrikaten zutreffend. Der Erfinder derselben ist übrigens, nebenbei bemerkt, ein in Amerika eingewanderter Deutscher.

Hetzel's Rubber-Cement ist ein Kitt von so ausgezeichneten Eigenschaften, daß er sich der Aufmerksamkeit keines Baubeflissenen und Baugewerbetreibenden entziehen soll. Er zeichnet sich hauptsächlich dadurch aus, daß er niemals erhärtet, daß er vielmehr unter allen Temperatur- und atmosphärischen Einflüssen seine Elastizität völlig bewahrt und nie Risse oder Sprünge bekommt. Ein weiterer wesentlicher Vorzug ist sein hervorragendes Anheftungsvermögen an Holz, Metall, Glas usw., sodaß er sich für die mannigfachsten Verwendungszwecke, insbesondere zur Verdichtung und Ausbesserung von Bedachungen aller Art, von gerissenem und gesprungenem Mauerwerk, zum Abdichten von Gasrohrgelenken etc. eignet. Insbesondere bewährt er sich bei Dachfenstern jeden Umfanges, bei Glaskuppeln und Glasgewölben (Bahnhofhallen), Atelieroberlichten, Sheddächern und Gewächshäusern. Er macht derartige Konstruktionen auf Jahre hinaus wasserdicht und ersetzt den sonst üblichen Glaserkitt, der weitaus nicht in Bezug auf Haltbarkeit mit Hetzel's Rubber-Cement wetteifern kann.

In Amerika verwendet man den letzteren allgemein zur Befestigung der Dachschiefer in der Weise, daß man diese aneinander kleben läßt, sodaß wenn die Nägel versagen, immer noch der Cementkitt seine Schuldigkeit tut. Ebenso bleiben auch zerbrochene Schiefer auf der Dachfläche haften, was man bei der alleinigen Verwendung von Nägeln und Haken niemals erreicht. Sollen alte Schieferbedachungen ausgebessert werden, so genügt es einfach die Schiefer mit diesem Kittcement zu bestreichen, ein Verfahren, das an Billigkeit nicht übertroffen werden kann. Metalldachungen lassen sich in einfachster und billigster Weise ausbessern, wenn man kleinere Löcher verspachtelt und grössere Löcher mit entsprechend grossen Zink- oder Bleiplatten, die an den Rändern mittels dieses Cementkittes befestigt werden, überdeckt. Derartige Reparaturen halten, wie die Erfahrung lehrt, mehr als 20 Jahre Stand.

Bei der Abdichtung von Bleiröhren kommt nicht nur das gute Anhaftungsvermögen in Betracht, sondern auch, daß sich Hetzel's Rubber-Cement als ein vorzügliches Rostschutzmittel bewährt. Außerdem ist er im Gegensatze zu Mennige giftfrei, was vom Standpunkte des Arbeiterschutzes Beachtung verdient. Auch beim Verkitten von Fugen, Rissen und Sprüngen in Steinen und Mauerwerk leistet Hetzel's Rubber-Cement vorzügliche Dienste.

Zur Mannigfaltigkeit der Verwendung gesellt sich die Leichtigkeit und Einfachheit derselben. Sie findet auf kaltem Wege statt und besteht die einzige dabei zu beachtende Vorschrift darin, daß die Flächen, auf welche Hetzel's Rubber-Cement aufgetragen wird, sauber und trocken sind.

STAHL-MANNESMANN-RÖHREN. Auf dem Gemeindetag der Königlichen Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt wurde in der Aussprache über die Vorzüge von Röhren für Gas- und Wasserleitungen vorgebracht, dass Stahlröhren in der Regel nicht länger als sechs Jahre in der Erde lägen. Diese Mitteilungen wurden von dem Vortragenden schon dahin abgeändert, daß solche Behauptungen von der Gußröhrenkonkurrenz herrühren, die, wie es scheint, bei dem bedeutenden und stets steigenden Umsatz der Stahl-Mannesmann-Röhren einen tatkräftigen Rivalen in deren Produzenten, den Deutsch-österreichischen-Mannesmann-Röhrenwerken, erkennt. Seit einer Reihe von Jahren gehen sehr viele Gemeinden dazu über, statt gußeiserner Röhren Stahl-Mannesmann-Muffenröhren für Gas- und Wasserleitungen zu

verwenden, und die Behörden, die sie seit Jahren verwenden, sind ausnahmslos sehr zufrieden. Aus Zeugnissen geht hervor, daß z. B. in Altenburg, Salzungen, Berlin, Bous a. Saar, Essen a. Ruhr, Magdeburg, Fortifikation Metz, Remscheid, Saarlouis, Bad Sommerstein, die Stahl-Mannesmann-Röhren seit vielen Jahren zur Zufriedenheit Verwendung gefunden haben. Die Stahl-Mannesmann-Muffenröhren werden seit ungefähr 20 Jahren nach dem Mannesmann-Verfahren aus einem massiven Stahlblock nahtlos gewalzt und vor dem Versand auf 75 Atmosphären Druck geprüft, innen und außen heiß asphaltiert und zum besonderen Rostschutz mit in Asphalt getränkter Jute mechanisch umwickelt. Die charakteristischen Eigenschaften der Mannesmann-Stahl-Muffenröhren sind unbedingte Sicherheit vor Brüchen, die dadurch gegebene Betriebssicherheit und die größeren Bauanlagen. Als Ersatz für die weniger bruchfesten Gußröhren haben sie sich ausgezeichnet bewährt und es hat sich auch im Königreich Sachsen eine ganze Reihe von Behörden dazu verstanden, Stahl-Mannesmann-Muffenröhren für Gas- und Wasserleitungen in größerem Umfange zu verwenden.

TÜRSTELLER „JOHANN“. Jedermann wird sich wohl schon überzeugt haben, daß in neuerer Zeit die selbsttätig zuschließenden Türen überall mit Vorliebe angebracht werden, besonders aber bei Bauten, die einem größeren Menschenverkehr dienen sollen, werden sie nirgends mehr fehlen.

Mit der Anwendung dieser Türen hat sich aber auch das Bedürfnis herausgestellt, eine Vorrichtung zu besitzen, welche diese selbsttätige Wirkung ausschaltet und es erlaubt, die Türe aus irgend einem Anlaß, z. B. beim Passieren verschiedener Personen hintereinander oder von grossen Möbelstücken etc., an einem beliebigen Punkt aufzuhalten. Diesem Bedürfnis begegnet eine wirklich praktische Neuerung. Es ist dies der patentamtlich geschützte Türsteller „Johann“. Der Apparat ist mit wenig Kosten an jeder Tür anzubringen. Bei einer derartig mit dem Türsteller „Johann“ versehenen Türe genügt eine leichte Fußbewegung gegen den Hebel, um die Türe offen zu halten und bleibt sie an jedem beliebigen Punkte fest stehen. Soll nun diese Wirksamkeit wieder ausgeschaltet werden, so daß die Türe ihrem ursprünglichen Zwecke selbstschließend oder pendelnd entspricht, so ist nur ein leichter Fußtritt gegen den Knopf des Apparates „Johann“ nötig. „Johann“ ist ebenso einfach wie zuverlässig, fällt nicht auf, der Fußboden wird nicht durch Löcher wie bei Kantenriegeln etc. verdorben

„Johann“ ist ganz besonders unentbehrlich bei Türen von Schulen, Theatern, Konzertsälen, Restaurants, Hotels, Warenhäusern, Magazinen, überhaupt überall da, wo der Aufenthaltsraum einer größeren Menschenmenge, die ein- und ausgeht, dient und auch im Sommer, wo Türen oft zu Lüftungszwecken offen gehalten werden, verhütet „Johann“ das Zuschlagen durch Luftzug und bei Glastüren das Zertrümmern der Einsatzscheiben. Wie unangenehm Pendeltüren, die nicht festgestellt werden können, dann empfunden werden, wenn bei Entleeren eines Saales etc. viele Personen solche zu passieren haben und fortwährend auf die nachfolgenden zuschlagen, hat wohl jedermann empfunden. Bei Ausbruch eines Feuers, einer Panik vergrößern selbstzuschlagende Türen ohne Feststellvorrichtung die Gefahr bedeutend, da das schnelle Verlassen des Raumes dadurch gehörig aufgehalten wird.

OBERLICHTÖFFNER „HERCULES“. Laut amtlicher Beglaubigung des Königl. Notars Heimberger in Stuttgart soll man einen mit dem Oberlichtöffner „Hercules“ Fensterflügel auch dann noch bequem zu öffnen im Stande sein, wenn ein Hindernis im Gewicht von 50 kg = 1 Zentner zu überwinden ist oder mit anderen Worten: Ein flachschlagender Fensterflügel, der mit „Hercules“ beschlagen und der mit einem Zentner beschwert ist, kann mit diesem Apparat noch ohne besondere Anstrengung ganz aus dem Rahmen gedrückt werden. Es ist dies eine Leistung, die mit keinem Oberlichtöffner, gleichviel welchen Systems, erreicht werden dürfte und die dem Namen „Hercules“ gewiß alle Ehre macht. Diesen Hauptvorzug ganz schätzen, weiß nur derjenige, der schon alle möglichen Systeme in Oberlichtöffnern angewendet hat und in dieser Beziehung noch nie befriedigt wurde. Da „Hercules“ außerdem noch andere Vorteile bietet und sich auch billig stellt, so raten wir allen denen, die Wert darauf legen, einen wirklich und unter allen Verhältnissen gut und sicher funktionierenden Oberlichtöffner in Verwendung zu nehmen, sich Muster oder Prospekte über „Hercules“ von der durch ihre Spezialitäten in guten Tür- und Fensterbeschlägen vorteilhaft bekannten Firma Gretsch & Co., G. m. b. H.-Feuerbach-Stuttgart kommen lassen. Es dürfte sich dieses umsomehr lohnen, als genannte Firma Oberlichtöffner nach allen Systemen fabriziert und also für alle auch noch so eigenartigen Fälle stets mit dem richtigen dienen kann.

EINE NEUE RÜSTKETTE wird von der Firma H. Wilhelmi, G. m. b. H. in Mühlheim a. d. Ruhr auf den Markt gebracht. Dieselbe hat gegenüber den üblichen Gerüststricken den Vorteil, dass sie nicht gewaltsam zerschnitten oder beschädigt werden kann, ausserdem eine viel längere Lebensdauer und Gebrauchsfertigkeit besitzt. Durch eine eigenartige Konstruktion ist es unmöglich, daß die Kette bei Belastung mit der Hand gelöst werden kann. Das Lösen derselben kann nur durch Anheben des Querbaums erfolgen. Sie bietet somit die größte Sicherheit. Außerdem aber läßt sich mit diesen Ketten das Rüsten bedeutend schneller bewerkstelligen als mit Stricken.

3. Jahrgang 1906 8. Heft



DER WETTBEWERB UM STADTERWEITERUNGSPLÄNE FÜR KARLSRUHE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Der Wettbewerb war bekanntlich auf die in Karlsruhe ansässigen Fachgenossen beschränkt, von dem an sich richtigen Gedanken ausgehend, daß tieferdringende Ortskunde, als sie der flüchtige Besucher zu verwerben vermag, dazu gehört, um den Forderungen des Programms entsprechen zu können. Wenn der Gesamterfolg des Wettbewerbs nichtsdestoweniger kein ganz befriedigender gewesen ist, wie in der Verhandlung des Preisgerichtes ausdrücklich bemerkt wird, so liegt die Ursache wohl in dem gegenwärtig fast überall noch fühlbaren Mangel an Ortskundigen, die auf dem Gebiete des Städtebaus auch tätig und erfahren sind. Zwölf Entwürfe waren im ganzen eingelaufen, auf denen nach dem allgemeinen Eindrucke mehr theoretische Betrachtungen, als praktische Anschauungen den Zeichenstift haben führen helfen.

Der Stadtrat von Karlsruhe hat den Herausgeber der Zeitschrift mit Zustimmung der beteiligten Verfasser dankenswerter Weise instandgesetzt, auf den Tafeln 57—63 eine Anzahl der preisgekrönten angekauften Pläne zu veröffentlichen und zwar des mit dem I. Preise bedachten von Professor Hermann Billing und Architekt Wilhelm Vittali, des mit dem II. Preise vom städtischen Betriebsdirektor Emil Giehne in Verbindung mit Architekt Emil Deines, der mit den gleichwertigen III., IV. und V. Preisen vom Professor Regierungsbaumeister A. Neumeister, vom Regierungsbaumeister M. Weizel mit Ingenieurpraktikant Emil Bronner sowie vom Professor Bernhard Koßmann und endlich des angekauften, unvollständigen Entwurfes vom Gr. Bahnbauinspektor R. Roth.

Die Entwürfe erstrecken sich:

1. auf das südliche Beiertheimer Gebiet und auf das damit zusammenhängende, durch Verlegung des Hauptbahnhofs freiwerdende Gelände,
2. auf das östliche, Rintheimer, und
3. auf das westliche Knielinger Gebiet,

also auf keine einheitliche Fläche, sondern auf drei und zwar ziemlich weit voneinander getrennte Erweiterungsteile, von denen das Südgebiet das weitaus größte und und wichtigste ist. Vielleicht war es ein Fehler die beiden andern, weniger bedeutenden Gebiete mit in denselben Wettbewerb hineinzuziehen, da es sich eigentlich um drei von einander fast unabhängige Pläne gehandelt hat, die nach verschiedenen Gesichtspunkten zu beurteilen waren, von den Preisrichtern aber im Durchschnitte bewertet werden mußten. Vom West- und Ostgebiete habe ich je einen und zwar den mir bestscheinenden Plan auf Tafel 57 wiedergegeben, obwohl das Preisgericht bei beiden den Mangel von Industriegleisen bezw. deren unzweckmäßige Anordnung getadelt hat. M. Weizel und Emil Bronner führen zu ihrem Entwurfe für das Westgebiet, in dem in der Tat die Aufschließung durch eine auf die Moltkestraße zulaufende Hauptverkehrstraße zu loben ist, etwa folgendes aus:

„Die Hauptgliederung war durch die notwendige Beibehaltung der beiden vorhandenen Landstraßen nach Knie-

lingen und Neureuth und die Schaffung ausreichender Verbindungen zwischen diesen, der Honsellstraße und der Hafenanlage im wesentlichen bestimmt. Diese verkehrstechnischen und gleichzeitig ästhetischen Erwägungen haben zur Anordnung einer die Moltkestraße fortsetzenden und längs des Hochgestades sich hinziehenden, breiten, mit Baumpflanzungen anzulegenden Ringstraße geführt. Hierbei war vor allem auch Rücksicht auf tunlichste Vermeidung schienengleicher Übergänge zu nehmen.

Die Lage und die Breite der im bisherigen Zuge der Knielinger Landstraße angeordneten Unterführung erschien bei näherer Prüfung innerhalb der Stadterweiterung nicht mehr vorteilhaft. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Unterführung an anderer Stelle in einer Breite von 18 m zu erstellen und den Straßenzug entsprechend abzuändern.

Die Straßenbahnlinien, die in erster Linie die Orte Knielingen und Neureuth mit Karlsruhe verbinden sollen, schließen an die in der Moltkestraße und in der Rheinbahnstraße bestehende Linie an. Später kann das Straßenbahnnetz weiter vervollständigt werden.

Für die Wahl der Bebauungsart der einzelnen Gebiete waren die folgenden Erwägungen bestimmend: Das zwischen dem Hochgestade und der Bahn gelegene Gelände erweißt sich wegen der Nähe des Hafens und der Möglichkeit der Anordnung eines bequemen Anschlusses nach dem Westbahnhofe für die Anlage größerer industrieller Unternehmungen besonders geeignet. Der östlich der Bahn gelegene Block soll nach dem besonderen Vorschriften der Klasse e (der in Karlsruhe geltenden Bauordnung) behandelt und für Arbeiterwohnungen vorbehalten werden. Die zwischen diesen und der Knielinger Landstraße gelegenen Teile mit geschlossener Bauweise sollen für die gewerblichen Unternehmungen bestimmt sein, die eines Anschlußgleises nicht bedürfen, deren Zusammenschluß sich aber aus anderen Gründen empfiehlt. Das seitlich der Ringstraße gelegene geschlossen zu bebauende Gebiet ist als Geschäftsviertel und der jenseits der Ringstraße gelegene Platz als Markt gedacht. Die östlichen Teile dieses Gebietes sind für kleinere Villen und offene Bauweise in Vorschlag gebracht. Im übrigen ist gerade für dieses Gebiet die Anwendung der Vorschriften der Klasse e in ausgedehnterem Maße in Aussicht genommen, weil dieser Teil der Stadterweiterung seiner Lage und bisherigen Verwendung nach in hervorragendem Maße für diesen Zweck geeignet erscheint. Das zwischen den Bahnlinien sich ergebende, für die Bebauung nicht geeignete Gelände soll für größere Anlagen und Spielplätze verwendet werden."

Weniger geglückt ist der Entwurf derselben Verfasser für das Südgebiet, in dem die fast grundsätzliche Mißachtung der Grundstücksgrenzen und die vielfache Knickung der Straßenzüge auffält.

Zum Entwurfe, das Ostgebiet betreffend, von Professor Bernhard Koßmann sagt die Erläuterung:

„Der Zugang vom neuen Bahnhofe her erfolgt durch die Kapellen- und Wiesenstraße, welche tunlichst zu verbreitern sind. Auch sind die Wolfartsweirer Straße und die südl. Fortsetzung der Kriegstraße an den alten Eisenbahngleisen entlang, sowie die neue Straße an der neuen Bahnstrecke bis zur Durlacher Allee sehr breit zu halten.

Im Anschluß an die Industriebahn sind Industrieviertel angenommen. Die zugehörige Arbeiterbevölkerung wohnt östlicher von der neuen Staatsbahnstrecke."

Der Koßmannsche Entwurf für das Südgebiet soll mit den nun folgenden Plänen zusammen besprochen werden. Hierzu mag vorweg bemerkt sein, daß ein der Stadt von einem Fachgenossen, der sich außer Wettbewerb gestellt hat, geschenkter Entwurf auch die schönste Straßengeometrie zeigt. — Schade drum, daß die Begeisterung für die Sache keinen besseren Lohn in sich getragen hat!

Zunächst folge nun das Programm:

a) Zur Verbindung der inneren mit den äußeren Teilen der Stadt und mit der Umgebung Karlsruhes, sowie der äußeren Gebiete und Vororte unter sich sind Hauptstraßen anzuordnen. (Neuanlagen, Verbesserung oder Erweiterung in Richtung und Breite.)

b) Die einzelnen Stadtteile und Vororte sollen bequeme und zweckmäßige Zufahrtstraßen nach dem neuen Bahnhofe hin erhalten.

c) Bei Anlage der Straßenzüge ist auf die Verkehrsverhältnisse Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sind die im Erweiterungsgebiet anzulegenden Straßenbahnen unter Berücksichtigung eines zweckmäßigen Betriebs für das Gesamtnetz anzugeben.

d) Für die vorzuschlagenden Straßen und Plätze ist unter Berücksichtigung der gesundheitlichen, ästhetischen und wirtschaftlichen Forderungen, sowie der Bestimmung und Bedeutung der Straßen auch die Bauweise anzugeben — geschlossene oder offene, mit oder ohne Vorgärten —, auch sind im Anschluß an die bestehende Bauordnung von 1898 mit Nachtrag von 1904 etwaige besondere Bauvorschriften zu bezeichnen.

e) In die Straßenzüge sind größere und kleinere Plätze einzufügen. Dabei ist anzugeben, ob diese mit Gartenanlagen zu zieren, oder als Spiel- oder Marktplätze oder sonstwie zu behandeln sind.

   Auf Erhaltung und Erweiterung der bestehenden Parkanlagen (Beiertheimer Wäldchen, Bannwald und deren gegenseitige Verbindung) ist besonderer Wert zu legen.

   Der Stadtgarten soll in westlicher Richtung bis zu einer Linie erweitert werden, welche vom Haupteingange des Aufnahmegebäudes gegen die Südendstraße zieht.

f) In dem Plane sind geeignete Plätze für öffentliche Bauwerke anzugeben. Panorama und Ausstellungshalle sind als nicht vorhanden zu betrachten. Die Erhaltung des gegenwärtigen Eisenbahnempfangsgebäudes oder seines Hauptteils (Turms) kann in Erwägung gezogen werden. Jedenfalls hat aber der Plan auch eine Lösung für den Fall der gänzlichen Beseitigung des Gebäudes anzugeben.

g) In den Straßenzügen sind etwaige Baumreihen, sowie die Breite der Gehwege und Fahrbahnen anzugeben.

Wie Billing und Vitalli diese Forderungen gelöst haben, lassen die Tafeln 58 und 59 erkennen. Die Linienführung der Hauptverkehrstraßen ist wohl überlegt; entscheidend war dafür der am Ende des Stadtgartens im Süden neuzuerrichtende Hauptbahnhof, vor dem ein geräumiger, langgestreckter Verkehrsplatz von 55 m Tiefe und 475 m Länge angeordnet ist. Die anfangs mit Monumentalgebäuden, weiterhin mit stattlichen Landhäusern bebaut gedachte Hauptstraße zur Stadt

führt senkrecht zum Haupteingange des Empfangsgebäudes in einer Breite von 45 m auf die Gutschstraße zu, vor deren Einmündung eine zweite Straße entlang dem Stadtgarten abzweigt, die sich mit der Beiertheimer Allee vor dem Eingange zum großen Ovalplatze vereinigt. Weitere Verkehrstraßen stellen die Verbindung mit dem Westen (Mühlburg) und dem Osten (Rintheim) her. In Bezug auf die Ausbildung der Baublöcke und die Ausgestaltung der Straßenzüge wird im Erläuterungsberichte gesagt:

„Von einer Zonenteilung wurde ganz abgesehen, um Schematismus zu vermeiden. Dagegen wurde in den Straßen der Unterschied zwischen Verkehr- und Wohnstraßen tunlichst beachtet. In der Bebauungsart wurde, wo es anging, Abwechslung angestrebt. Die Art und Dichtichkeit der Bebauung, der Gebäudehöhe usw. soll sich nach der Straßenbreite richten. Die Breiten für gewöhnliche Straßen sind grundsätzlich so sparsam als möglich bemessen worden, teils aus gesundheitlichen Gründen (möglichste Herabminderung der Staub- und Wärmeentwicklung) teils der Kosten wegen.

Vorgärten wurden vorgesehen zur Belebung der Straßen, zur Vergrößerung des freien Luftraumes an schmalen Straßen, zur Ermöglichung einer späteren Verbreiterung von Straßen. An ausgesprochener Nordseite von Baublöcken wurde von der Anordnung von Vorgärten abgesehen. Ebenso ist in den Hauptverkehrstraßen, wo sich der Geschäftsverkehr abwickelt, auf Vorgärten ganz verzichtet.

Bei Führung der Straßenzüge wurde auf Richtung und Teilung der Grundstücke möglichst Bedacht genommen. Daraus ergibt sich nördlich von Beiertheim naturgemäß ein rechteckiges Blocksystem, westlich eine unregelmäßige Blockbildung. Grundstücksumbildungen können so fast vermieden werden; hierbei wurden die schon bestehenden Feldwege tunlichst beibehalten. Es wurde angestrebt, spitze Baublockecken und andere ungünstige Gestaltung der Blöcke zu vermeiden.

Die Häuserflucht ist an einigen Stellen (um spitze Winkel zu vermeiden) absichtlich nicht parallel zur Straßenflucht gelegt. Ausgesprochene Schrägverbindungen sind auf das Notwendigste beschränkt. Bei Platzanlagen ist auf geschlossene Platzwandung abgezielt. Sternplätze sind grundsätzlich vermieden. Auch mit Baumpflanzung an den Straßen wurde sparsam verfahren. Dagegen sind zwei große Innenparkanlagen vorgesehen als geschützte ruhige Aufenthaltsorte für Kinder und Ruhesuchende.

In der Altstadt werden durch das Aufgehen der seitherigen die Stadt durchziehenden Bahnlinien neue Straßenzüge erschlossen. Das Beiertheimer Wäldchen bleibt im großen und ganzen erhalten".

Von besonderer Bedeutung ist die auf Tafel 59 dargestellte Platzgruppe. Billing bemerkt hierzu:

„Von dem Ovalplatz aus erhält der umzugestaltende Festplatz einen Zugang, der rechts und links von zwei kleinen Pavillons begleitet wird. Dieser Platz liegt in der Axe der Gebäudegruppe „Festhalle und neues Sommertheater" und ist auf beiden Seiten von Baumanpflanzungen begrenzt und mit gärtnerischen Anlagen geschmückt angenommen.

Quer dazu legt sich in die Gartenstraße führend eine Vorfahrt zur Abwicklung des Verkehrs nach der Festhalle und dem Sommertheater. Der Eingang zum Stadtgarten ist an die westliche Seite des neuen Theaters verlegt angenommen. Ein zweiter Eingang zum Stadtgarten ist gegenüber dem neuen Hauptbahnhofe gedacht, um Reisenden einen unmittelbaren Zugang zu ermöglichen. Um dem Bahnhofplatz einen architektonischen Rahmen zu geben, sind rechts und links von diesem Eingange niedere Verkaufsläden angenommen. Den weiteren Abschluß des Bahnhofplatzes bilden einige größere Gebäudeblöcke, die für die in der Nähe des Bahnhofs sich niederlassenden geschäftlichen Unternehmungen in Aussicht genommen sind".

Im übrigen ist noch folgendes dem Erläuterungsberichte zu entnehmen:

„Die nach Westen führende Hauptstraße (südl. Ringstraße) 30 m breit im Anfange, von der Mitte ab 24 m, zeigt wechselnde Straßenprofile zur Vermeidung von Einförmigkeit. Bis Platz IV erhält sie auf beiden Seiten Baumpflanzungen, von Platz IV bis V hat sie Baumreihen in der Mitte. Rechts und links der Straße sind 20 m tiefe Vorgärten (nach amerikanischem Muster) mit anschließender monumentaler Bebauung durch Reihenhäuser vorgesehen. Von Platz V bis zum Ende der Straße sind die Baumreihen wieder beiderseitig angeordnet.

Von Platz IV und V führen dann Fahrstraßen nach dem Innern der Stadt.

Eine weitere Hauptstraße ins Stadtinnere aus der Nordwestecke des Platzes folgt einem früheren Feldwege. Die Flächen zwischen den Hauptverkehrslinien werden durch Wohnstraßen und Nebenverkehrstraßen von verschiedener Breite aufgeteilt. Das Gebiet westlich der letztgenannten Hauptverkehrstraße ist hauptsächlich für ruhige Wohnviertel in Aussicht genommen. Die Führung der Straßen folgt überall möglichst den Grundstücksgrenzen.

Eine Allee und Straße zieht sich entlang der Alb (Albuferstraße) von dem geplanten westlichen Stadtpark ausgehend. Zwischen dieser Straße und der Ringstraße sind Bauviertel für Einzelvillen, Gruppenbauten und Reihenbauten von Einfamilienhäusern angenommen."

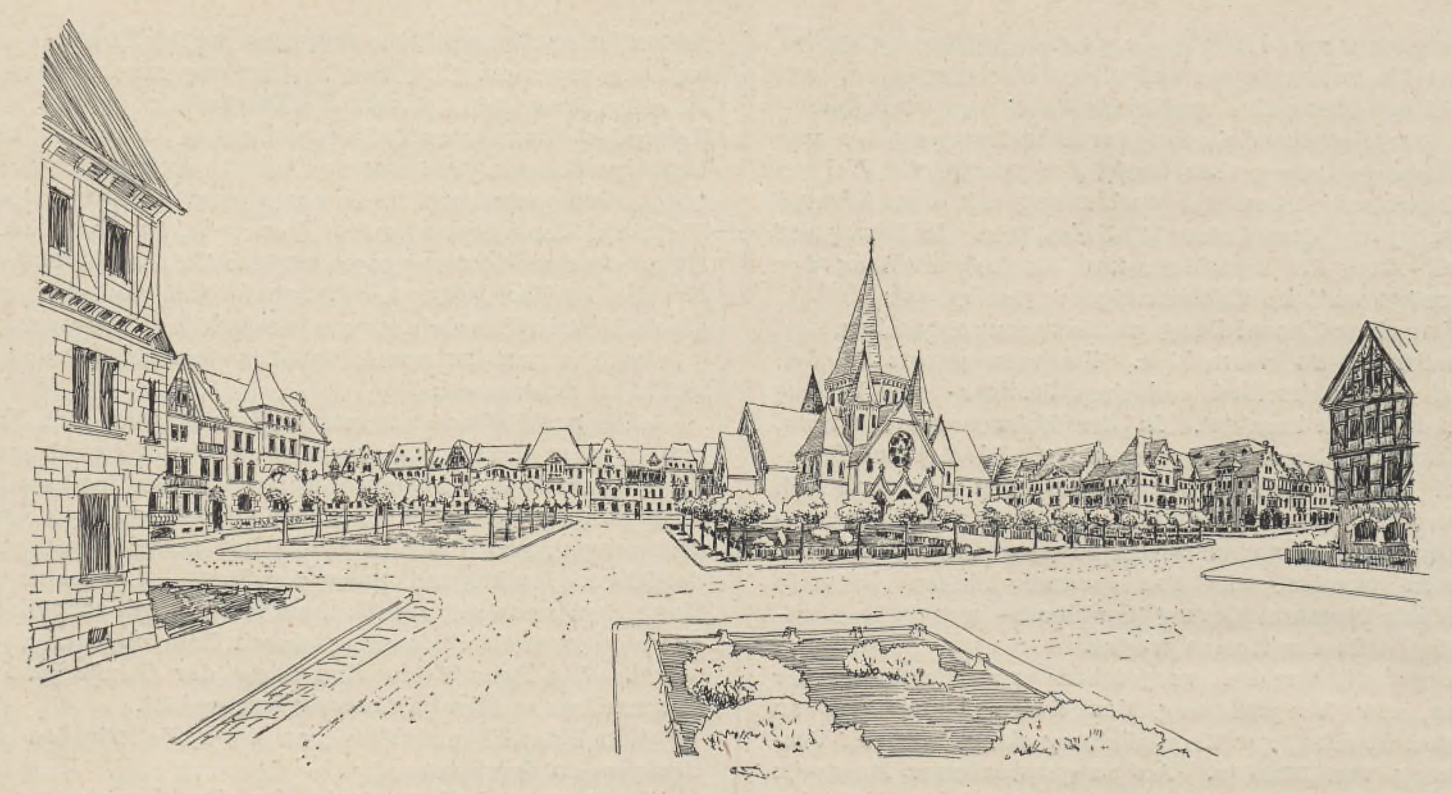
Bei dem von künstlerischem Geiste getragenen Entwurfe ist etwas länger verweilt worden, um gleichzeitig die Hauptpunkte zu betonen, auf die es bei dem Wettbewerbe vorzugsweise ankam. Deshalb kann ich mich nun kürzer fassen.

An dem Entwurfe der Herren Giehne und Deines lobt das Preisgericht die allgemeine Anordnung des Straßennetzes im Anschluß an die vorhandenen Feldwege, sowie die richtige Abmessung der Baublöcke und den Reichtum an reizvollen Einzelideen. Dagegen seien zu viele Straßenbahnlinien vorgesehen, während die Aufteilung des Geländes beim zukünftigen Hauptbahnhofe fehle. Vergl. Tafel 60.

Die Verfasser haben selber ausgeführt:

„Bei Festlegung der Straßenzüge hat die Möglichkeit Berücksichtigung gefunden, daß bestehende Straßen, welche jetzt noch nicht dem Hauptdurchgangsverkehre dienen, in Zukunft z. B. bei Umgestaltung des Bahnverkehrs, sich zu solchen ausbilden können; z. B. die Westendstraße nach Verlegung der Maxaubahn.

Für die Blockteilung war maßgebend, daß die neuen Straßenzüge die bestehenden Eigentums- und Grundstücksgrenzen entweder tunlichst rechtwinklig schneiden, oder mit ihnen annähernd parallel laufen sollen. Dabei ergeben sich von selbst auch gewundene Straßenführungen.



Blick von der Kirchstraße auf die neue Kirche des Entwurfes von Emil Giehne und Emil Deines.

Eine große, breit angelegte Ringstraße, vom neuen Hauptbahnhof abzweigend, umzieht das gesamte neue Stadtgebiet bis zur Yorkstraße (Kühler Krug, Bannwald); sie stellt zugleich die Verbindung des Beiertheimer Wäldchens mit dem Bannwalde her, naturgemäß dem Wasserlaufe der Alb sich anschmiegend. Ungefähr der Richtung von Osten nach Westen folgend, sind außerdem noch zwei breite Hauptstraßenzüge in passendem Abstande von einander angeordnet. In Anlehnung an bestehende Verhältnisse einerseits, sowie mit Rücksicht auf architektonische und malerische Gesichtspunkte sind die Querprofile dieser Hauptstraßenzüge verschiedenartig ausgebildet.

Die Einteilung in Zonengebiete ging von dem Gesichtspunkte aus, daß es sich nicht empfiehlt, von einem Mittelpunkte der Stadt aus nach dem Weichbilde hin in Höhe und in Dichtigkeit der Wohnungsgebäude abzustufen, sondern daß es gesundheitlich wie wirtschaftlich richtiger ist, für mehrere Bebauungsmittelpunkte zu sorgen. So gliedert sich an die Patronenfabrik ein dicht bevölkertes Viertel mit geschlossener Bauweise (Zone II) an, in welchem Verfasser versucht hat, durch Bauten mit Hallendurchgängen und großen Innenhöfen den Boden für ein gesundes Wohnen der minderbemittelten Bevölkerung zu schaffen. An der durch dieses Viertel führenden Hauptstraße (verlängerte Fröbelstraße) sind große Geschäftshäuser gedacht. Um dieses geschlossene und dicht bevölkerte Gebiet gruppiert sich eine besondere Bebauungsweise (Zone III), die sich in östlicher Richtung bis an das Beiertheimer Wäldchen erstreckt. Der Entwurf sieht nun hierbei vor, daß in diese Bauzone auch offene Straßen eingefügt werden, namentlich in Nebenstraßen, mit den Gebäudefronten nach den Himmelsrichtungen Ost und West zu gerichtet, so daß die Richtung des Straßenzuges von Norden nach Süden geht. In den von Ost nach West laufenden Straßenzügen, bei welchen die Gebäudefronten also gegen Süden und gegen Norden schauen, ist jedoch die offene Bauweise nach Ansicht des Verfassers nicht zu empfehlen; denn das Innere der Baublöcke wird sonst durch die Südwest- und Nordost-Stürme leicht ungünstig beeinflußt.

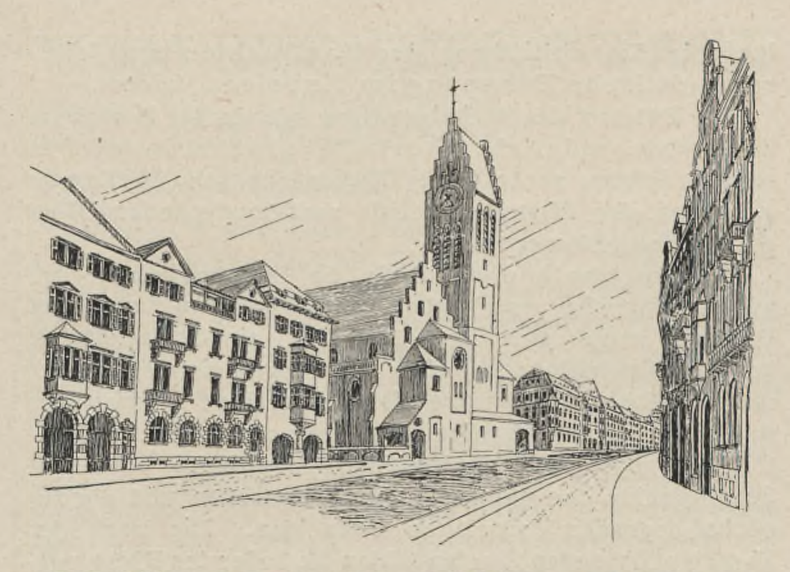
An dieses Bebauungsgebiet anschließend, entwickelt sich gegen die Alb hin ein Baugebiet (Zone IV) mit landhausartigem Charakter und in reicher architektonischer Gestaltung, mit möglichst großen Bauabständen. In ungezwungener Weise bleibt links und rechts der Alb noch genügend Raum übrig zur Anlage von Spielplätzen, gärtnerischen und Parkanlagen, zur Schaffung von Übergängen über den Wasserlauf und dergl.

Beiertheim selbst ist in Anlehnung an Vorhandenes als Mittelpunkt nach Bauzone II gedacht.

Übergehend auf das Gelände des gegenwärtigen Personenbahnhofes wird in der Mitte des Empfangsgebäudes unter Wiederherstellung des ursprünglichen Eisenlohrschen Bauwerkes die Errichtung einer Markthalle vorgeschlagen, weil dieser Platz den Vorzug der zentralen Lage mit der Möglichkeit eines bequemen Gleisanschlusses an den Güterbahnhof verbindet".

Einige diesen Entwurf erläuternde Schaubilder sind dem Texte eingefügt.

Von dem Entwurfe des Professor Neumeister — siehe Tafel 61 — meint das Preisgericht: „Bei einer im ganzen zweckmäßigen Anordnung des Straßennetzes sei doch zu tadeln, daß die vorhandenen Feldwege, die Karlstraße und die Knielinger Landstraße nicht gehörig berücksichtigt worden sind; ferner seien zu große Flächen zu freien Plätzen oder für öffentliche Gebäude bestimmt; dagegen sei die Art der Platzgestaltung an mehreren Stellen zu loben". Der Tadel des Preisgerichtes inbezug auf die Vernachlässigung vorhandener Wege erscheint nicht berechtigt, wenn auch im Erläuterungsberichte der Vorbehalt gemacht ist: „Soweit es ohne Zwang geschehen konnte, sind die bestehenden Fluren berücksichtigt und nicht unnötig zerschnitten worden"; im übrigen geht aber durch den Neumeisterschen Entwurf ein



Straßenbild aus dem Entwurfe von Emil Giehne und Emil Deines.

großer Zug, der nächst dem Entwurfe von Billing & Vitalli die einheitlichste Lösung gezeitigt hat. Freilich steckt auch in diesem wie in jenem etwas von überschwänglicher Ideenfülle, die sich kaum in die Wirklichkeit übersetzen lassen dürfte. Immerhin sind durch diese Entwürfe Männer gefunden, denen eine Mitwirkung bei der endgiltigen Bearbeitung der Bebauungspläne wohl eingeräumt werden könnte. Wie mir übrigens von befreundeter Seite mitgeteilt wird, soll auch noch ein anderer bei der Preisverteilung leer ausgegangener Entwurf „Res urbana" eine durchaus zielbewußte Gesamtanordnung gezeigt haben, während manche der preisgekrönten Pläne doch nur um Einzelheiten willen Erfolg gehabt zu haben scheinen.

Aus dem eingehenden Erläuterungsbericht Neumeisters sei noch auszugsweise mitgeteilt:

„Der stärkste Verkehr macht die dichteste und höchste Bebauung zulässig. Nicht die Zugehörigkeit zu einem Baublocke bestimmt die Bebaubarkeit eines Grundstückes, sondern die Lage an einem bestimmten Straßenzuge. Es sind demnach die Häuser an den vorher erwähnten Hauptstraßen, da wo sie durch geschlossene Baumassen führen, durchweg der Zone II zugewiesen. Diese Straßen sollen zunächst Vorgärten erhalten, die später bei voller Bebauung des Viertels und damit gestiegenem Verkehr zur Straße gezogen werden sollen.

Nach dem Grundsatz: Verkehrsreiche Straßen, hohe Häuser, dichte Bebauung; verkehrsarme Straßen, niedrige Häuser, geringe Bebauung, stufe sich die Dichte der Bebauung bis zur offenen Bauweise in dieser Art ab.

Die große, innere Hauptmasse des neuen Stadtteils wird, wie das auch die bisherige Stadt in ihrer Entwickelung zeigt, Wohnhausviertel enthalten, in denen kleinere und mittlere Industrien betrieben werden. Dieses große Gebiet, das in jeder Stadt den Hauptteil bilden wird, ist der mitteldichten Bebauung, der Zone III, zugewiesen. Diese Straßen sind nicht mit Vorgärten ausgestattet; die Baublöcke sind entsprechend groß und tief.

Es ist nur das Gegebene benutzt, wenn die beiden Albufer, die sich zudem wegen ihres hohen Grundwasserstandes nicht zur Bebauung eignen, als Parkanlage ausgebildet werden. Diese Anlagen müssen jedoch, um vollkommen zu sein und ihre Zwecke als große Erholungsstätten für die Bevölkerung und „Lungen für die Stadt" zu erfüllen, mit den bereits bestehenden Anlagen, dem Beiertheimer Walde, in Verbindung gebracht werden. Diese ganze Anlage muß großzügig sein, sie ist auch für die weite Zukunft bestimmt. Ein breiter Gürtel von Grün muß den Süden der Stadt umziehen. Glücklicherweise hindert die bisherige Bebauung von Beiertheim—Bulach die Anlage dieses Gürtels noch nicht. Die Durchführung des im Entwurf angegebenen Planes kostet noch keine Schwierigkeiten. Spätere Generationen werden danken, wenn hier weitblickend großzügig verfahren wird.

Wie die einzelnen Bauviertel in ihren Schmuckplätzen mit kleineren öffentlichen Bauten ihren kleinen künstlerischen Mittelpunkt haben, so muß der ganze neu entstehende Stadtteil, der einen Hauptteil der zuwachsenden Großstadt wird, seinen einheitlichen, großen künstlerischen Mittelpunkt haben, in höherem Maße, in größeren Verhältnissen als die einzelnen Bauviertel. Nicht ein einziges Denkmal, ein Brunnen an einem beschaulichen, stillen Ort kann diesen Mittelpunkt bilden, sondern nur eine große Kunstentfaltung nach Raum und Aufbau an der hervorragendsten Stelle; freilich nicht an der Stätte des Verkehrs, aber doch wieder, wie so vieles, in dessen nächster Nähe. Eine Schönheitsstraße, Feststraße, Prachtstraße, man mag sie nennen wie man will, muß die großen öffentlichen Gebäude der Stadt und des Staats zusammengefaßt in sich enthalten. Kraftvoll und mächtig, anders als Wohngebäude, sollen diese Gebäude dastehen und ein Bild nicht des Wesens des Einzelnen, sondern des Volkes geben, das sie errichtet.

Die im Entwurfe geplante Schönheitsstraße läßt sich leicht ermöglichen, wenn von vornherein die großen, öffentlichen Bauten für diese Stelle bestimmt werden und die Stadt sich die Einheitlichkeit des Ganzen sichert durch Erwerb und Bebauung der Ecken und wirkenden Vorsprünge. Das schon in Händen der Stadt befindliche Schulgrundstück ist bereits mit seinen Anlagen harmonisch dieser Straße eingefügt, die von ihren beiden Enden eine Steigerung der Wirkung nach der Mitte zu beabsichtigt. Für die Anlage einer derartigen Straße spricht nicht nur Zweckmäßigkeit und leichte Durchführbarkeit, sondern auch das erwachende Schönheitsgefühl des Volkes.

Die kleinen Schmuckplätze sind nur Erholungsplätze für die einzelnen Bauviertel; ein Erholungsplatz für den ganzen Stadtteil, die ganze Stadt, muß größere Abmessungen und eine, für alle Stadtteile leicht erreichbare Lage haben, auch für ihn ist einheitliche, große Form eine Notwendigkeit. Der bereits erwähnte grüne Gürtel im Südumkreis der Stadt an beiden Albufern ist nach seiner Lage und Form für den zukünftigen Stadtpark vorzüglich geeignet.

In diesem großen Stadtpark sind die Spielplätze angeordnet. Sache des Gartenkünstlers ist es, der auch den Stadtpark zu unterhalten hat, diese Spielplätze zwanglos an passenden Stellen dem Ganzen einzufügen. Dabei ist gedacht, daß auch für die einzelnen Bauviertel Spielplätze vorhanden sein sollen; die gegebenen Spielplätze sind die Schulhöfe in der schulfreien Zeit und die Marktplätze in der marktfreien Zeit.

Das Gelände des jetzigen Bahnhofs an der Kriegstraße ist ein für sich abgeschlossenes besonderes Baugebiet. Geschichtliche und Schönheitsgründe sprechen für die Erhaltung des Empfangsgebäudes als eines der noch we-

nigen Wahrzeichen Karlsruhes. Selbst wenn die Erhaltung weniger gewinnbringend sein würde, als die Vermehrung der Bauplätze, so dürfte doch in dem vorliegenden Falle nicht der Geldstandpunkt allein ausschlaggebend sein. Ich möchte darauf hinweisen, wie sehr die Niederreißung der für das Stadtbild so charakteristischen Tore (Durlacher Tor, Ettlinger Tor,) als nicht wieder gut zu machender Fehler jetzt empfunden wird. Ein gleiches Gefühl werden kommende Generationen haben und äußern, wenn das alte Bahnhofsgebäude ohne wirklich zwingende Gründe niedergelegt werden dürfte.

Auch der Entwurf von Professor Koßmann — siehe Tafel 62 — verdient Beachtung, wenngleich der Beurteilung des Preisgerichts in bezug auf die verfehlte Anlage eines Landhausgürtels zugestimmt werden muß, der mitten in die sonst geschlossen bebaut angenommenen Stadtgebiete vorgeschlagen wird, während es nahe gelegen hätte, an der Alb eine Promenade mit offener Bauweise anzuordnen.

Koßmann gibt selbst zur Erläuterung:

„Für den Zugang zum Südgebiete, sowie zum neuen Bahnhofe erscheint es wünschenswert, einen Durchbruch von der Kriegstraße zur Beiertheimer Allee als Fortsetzung der Bammstraße vorzunehmen; auch wäre die Verbindungsstraße zwischen Weinbrenner- und Gartenstraße in breiter Weise anzulegen. Ferner dürften im Westen die Schillerstraße und im Osten die Kapellenstraße, sowie die Wiesenstraße Verbreitungen erfahren.

Die Hauptverbindung zwischen Beiertheimer Allee und Bannwald erfolgt durch die Südendstraße und durch eine neue breite Alleestraße.

Inmitten des Beiertheimer Feldes ist ein Bürger- und Volkshaus angenommen für geistige und körperliche Pflege; in demselben sind Lesehallen, Säle, Bühnen, Bäder, Turnhallen, Spielplätze und Spielhallen, Kaufläden und dergl. gedacht".

Der angekaufte Entwurf von R. Roth — vergl. Tafel 63 — hat sich lediglich auf das Südgebiet beschränkt; als Teilentwurf mußte er also von dem Preisrichter ausgeschieden werden. Der Verfasser hatte ihn nach einer brieflichen Zuschrift auch nur als einen außer Wettbewerb stehenden Beitrag angesehen wissen wollen. Immerhin hat das Preisgericht die Bemerkung einfließen lassen, daß aus dem Entwurfe gute Vorschläge über die Hauptstraßenzüge zu ersehen seien. In der Tat enthält er gute Ideen und namentlich eine gut angeordnete Verkehrstraße, die vom Bahnhofe bis zur Kriegstraße führt, bis dahin wo die Schöllerstraße einfällt. Im übrigen ist der Entwurf, abweichend von den übrigen unter starker Betonung des Ingenieurstandpunktes aufgestellt.

Der Verfasser sagt:

„Die Skizze soll einen Beitrag zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes liefern. Sie behandelt in erster Linie die verkehrstechnische Seite der Aufgabe.

Der Entwurf des Verkehrsnetzes und die Gestaltung der Baufluchten im einzelnen sind deshalb zwei verschiedene Aufgaben, die am besten zeitlich und bezüglich der behandelnden Kräfte getrennt behandelt werden sollten.

Von einer Durchbildung der Baufluchten nach malerischen und architektonischen Gesichtspunkten ist im allgemeinen abgesehen. Verfasser ist der Ansicht, daß eine verkehrstechnisch richtige Anlage des Straßennetzes die beste Grundlage für eine spätere künstlerische Durchbildung der Baufluchten und charakteristische Bebauung im einzelnen, bietet.

Der Entwurf des Verkehrsnetzes hat von der Forderung auszugehen, möglichst kurze Wegverbindungen zu erzielen (Motto: recta via). Theoretisch soll die Summe aller von der Einwohnerschaft zurückzulegenden Wege ein Mindestmaß werden.

Es sind also in erster Linie die Hauptverkehrsmittelpunkte möglichst unmittelbar miteinander zu verbinden. Dadurch ergibt sich im allgemeinen ein Dreiecksystem von Verkehrstraßen; zwischen diese legen sich die Straßen mit schwächerem Verkehre bis zu den reinen Wohnstraßen so, daß möglichst günstige Baublöcke entstehen.

Die gegebenen Verkehrsmittelpunkte sind die Schnittpunkte der städtischen Verkehrstraßen und die zunächst liegenden Vororte zu betrachten. Die nach den Vororten führenden Straßen bilden die äußersten Richtungspunkte für das städtische Straßennetz."

Daß der Verfasser bei diesen Grundsätzen auch zu folgenden Schlußfolgerungen kommen muß, kann nicht auffallen.

„Die Straßen sind durchweg möglichst gestreckt. Krümmungen sind nur da angewandt, wo — wie bei sehr langen Straßen — ein gewisser Abschluß zu erzielen war oder die Krümmung sonst durch technische Gründe begründet ist. (Vermeidung zu spitzer Blockecken u. dergl.) Die Krümmung langer Verkehrstraßen ist so schwach wie möglich gewählt, damit noch lange Straßenperspektiven erhalten bleiben, was zum eigenartigen Ausdruck der Verkehrstraßen erforderlich erscheint. Im allgemeinen ist in der Ebene die gerade Straße die natürliche, da die Gerade die natürliche Verbindung zweier Punkte ist und die Gerade auch sonst manche technische Vorzüge hat.

Die da und dort bei schrägen Straßeneinmündungen entstandenen kleinen Dreiecksplätze erscheinen für verschiedene Zwecke erwünscht, so für die Aufstellung von Brunnen, Kandelabern, Straßenuhren, Plakatsäulen, einzelnen Bäumen, Verkaufsbuden u. dergl."

Darüber haben wir Architekten nun vielfach andere Ansichten, wenn auch manche der eingestreuten Bemerkungen als zutreffend anzuerkennen ist. In guter Übereinstimmung mit den schon oft vertretenen Anschauungen des Verfassers dieser Zeilen befinden sich die weiteren Ausführungen:

„Die Bauweise ist im allgemeinen nach Straßen abzustufen.

Die Abstufung der Bauweise nach Baublöcken, Zonen und Stadtteilen entspricht den Bedürfnissen weniger als die Abstufung nach Straßen. Auch werden durch die Abstufung der Bauweise nach Straßen eigenartige Straßenbilder erzielt. Im allgemeinen soll auch hier der künstlerisch freien Entwicklung möglichst wenig vorgegriffen und deshalb die Bauweise nicht in zu weitem Umfang zum voraus festgelegt werden. Auch hier müßte eine städtebautechnische und künstlerische Instanz ihren ständigen Einfluß geltend machen.

Der ständige Einfluß einer derartigen, aus hervorragenden Technikern und Künstlern bestehenden Instanz wird für die baulich künstlerische Entwicklung der Stadt von weit größerem Nutzen sein, als die Festlegung eines für weite Zukunft bis ins einzelne zum voraus bearbeiteten Baufluchtenplans".

VOM SECHSTEN TAGE FÜR DENKMALPFLEGE ZU BAMBERG.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Wenn ich jetzt noch, kurz vor der siebenten Tagung, auf den sechsten Tag für Denkmalpflege zurückkomme, so tue ich dies in dem Bewußtsein seiner Bedeutung für die mit dem Städtebau zusammenhängenden Fragen der Denkmalpflege. Lediglich der Mangel an Raum hat den schon längst abgeschlossenen Bericht immer wieder hinaus schieben lassen.

Der Protektor, Seine Königl. Hoheit der Prinz Rupprecht von Bayern, betonte in seiner Ansprache, daß die Denkmalpflege nicht nur eine geschichtliche Bedeutung habe, sondern auch das künstlerische und kulturelle Gut unserer Vorfahren der Gegenwart und Zukunft sichern und übermitteln wolle, um den Nachkommen zu ermöglichen, auf dem ihnen Überlieferten weiter zu bauen und die Entwicklung fortzuführen. Derselbe Grundton klang immer wieder durch die Verhandlungen hindurch, ein Ton, der geradezu befreiend wirkte von dem dumpfen Drucke, der sich bereits auf manche Gemeinde zu legen begann und in deren Bürgerschaft zu einem mehr oder minder geheimen Widerstande geführt hatte, in der Befürchtung, als ob die antiquarische Richtung der Denkmalpflege sich der notwendigen Freiheit moderner Entwicklung hemmend in den Weg legen wolle. Diese Sorge als eine unbegründete zurückzuweisen, war eine Notwendigkeit geworden.

Dies kam gleich in dem ersten Vortrage des Bayerischen Konservators Dr. Hager aus München „Über Denkmalpflege und moderne Kunst" zum Durchbruch. Das Streben, die alten Kunstwerke zu erhalten, ist nach seinen Ausführungen dem Zeitalter der Romantik entsprungen, und lange hat man darunter das Wiederherstellen der Denkmäler in ihrer ursprünglichen Form verstanden unter Beseitigung späterer Zutaten. Dieser Forderung nach Stileinheit ist eine Masse von Kunstwerken zum Opfer gefallen. Später erst kam die Überzeugung, daß alle Stilerzeugnisse gleichberechtigt und daher nebeneinander zu dulden seien, wie sie sich im Laufe der Zeit zusammengefunden hatten. Endlich rang sich die Erkenntnis durch, daß überhaupt nicht das Wiederherstellen, sondern das Erhalten Ziel der Denkmalpflege sei. Nun ist die erhaltende Tätigkeit aber nur eine beschränkte, denn die gute Unterhaltung fordert auch vielfache Ausbesserungen und Wiederherstellungen; dazu drängt das Bedürfnis in noch benutzten Bauwerken zu Veränderungen, Erweiterungen, so daß es meist nicht ohne Zutaten, Anbauten usw. abzugehen pflegt. Für diese Neuschöpfungen wird dann fast immer der überkommene geschichtliche Stil vorgeschrieben; schließlich gilt also auch heute noch die Stileinheit als Ziel, nur mit dem Unterschiede gegen früher, daß wir inzwischen gelernt haben, den alten Stil treuer und echter nachzuahmen. Man kann das Alte vom Neuen kaum mehr unterscheiden, wobei es allerdings noch dahingestellt bleiben muß, ob eine spätere Zeit auch noch diese Stileinheit als solche empfinden wird. Trotz aller Stilvirtuosität ist das künstlerische Ergebnis aber meist ein unbefriedigendes und regt sich deshalb der Gedanke immer mehr, daß das Geheimnis der Anpassung des Neuen an das Alte nicht in der Wahl der gleichen Stilformen, sondern in der künstlerischen Erfindung und Ausführung liegt. Der Eigenart des Künstlers muß ein größerer Spielraum gelassen werden. Denn nicht die geschichtlichen Formen begründen die künstlerische Gesamtwirkung eines verschiedene Stile in sich vereinenden Bauwerks, sondern der Kunstwert der einzelnen Teile und das künstlerische Verhältnis der Teile zum Ganzen. Nicht Stileinheit ist anzustreben, sondern künstlerische Einheit.

An einigen Beispielen wurde dies näher erläutert, von denen ich zwei dem Gebiete des Städtebaus entnommene kurz anführen möchte. Nach dem einen war die malerische Mauer einer altertümlichen Stadt neben einem gotischen Turme, dessen Torweg den einzigen Zugang zur Stadt bildete, bei einem großen Neubau durchbrochen worden, so daß eine Lücke klaffte zwischen diesem Neubau und dem Turme. Daß die alte Tordurchfahrt zu eng und der neue Durchbruch als zweite Verkehrsader zu benutzen sei, war allen klar. Doch wie? Die Einen wollten die Lücke als Weg einfach offen lassen, die Andern sie durch einen überbauten Torbogen wieder schließen. Die Einen machten dagegen geltend, daß durch die Zutat eines zweiten Torbogens, bei dessen Ausführung man jedenfalls den Stilformen des Turmes folgen wolle, der Charakter der alten Befestigung völlig verändert und damit ein Bild vorgetäuscht werde, wie es früher nie bestanden habe. Die Andern erklärten darauf, die Rücksicht auf das Straßen- und Stadtbild verlange wieder einen architektonischen Abschluß. Beiden Anschauungen wurde schließlich dadurch Rechnung getragen, daß eine zweite überbaute Durchfahrt neben dem alten Torturme hergestellt und in ihren Umrissen dem Turm und seiner Umgebung zwar angepaßt, in den Einzelformen jedoch unabhängig von dem geschichtlichen Stile des Turmes ausgebildet werden solle, damit der Anbau auch abgesehen von dem Baumateriale sofort als modern zu erkennen sei, sich mit dem alten aber zu einer künstlerischen Gesamtwirkung vereine.

So verfuhr man in ähnlichen Fällen fast in allen Zeiten. Wir nahmen die Stilunterschiede ruhig hin, eben weil sie alt sind, gönnen aber der Kunst der Gegenwart es nicht, mit ihrer Eigenart neben das Alte zu treten. Auch heute dürften sich aber zahlreiche schaffensfreudige Architekten, Maler, Bildhauer finden, die einer solchen Aufgabe gewachsen seien, wenn sie nur gestellt würde. Freilich nicht sofort, weil das Neue Zeit und Gelegenheit gebraucht, sich aus dem Alten zu entwickeln.

In dem anderen Beispiele handelte es sich um eine alte Stadt mit mehreren mittelalterlichen Kirchen, zahlreichen alten Häusern, die namentlich am Marktplatze stehen. Hier brannte ein Haus ab, das vor 30 Jahren in nüchternster Weise neuerbaut war. Die baupolizeilichen Vorschriften verlangen nun, daß bei der Wiedererrichtung der Umgebung Rechnung getragen werde. Da wird denn ein in der Nähe stehendes altes Renaissance-Haus des 16. Jahrhunderts zum Muster genommen und überdies eine Menge dekorativer Einzelheiten von vielen gleichaltrigen

Häusern hineingepackt. In wenigen Jahren sieht das Haus dem flüchtigen Beschauer wie ein altes aus. Auch fügt es sich dem malerischen Gesamtbilde des Platzes ein. Doch schädigt es den Wert der wirklich alten Häuser. Nicht darauf kann es ankommen, einen altscheinenden Bau neu zu schaffen, sondern den Neubau mit den Umrißlinien, den Dachhöhen, den Auf- und Ausbauten an das alte Gesamtbild anzupassen, im übrigen aber den Bedürfnissen eines modernen Hauses innerhalb des gegebenen Gesamtrahmens völlig freien Ausdruck zu geben.

Ein krankhafter Auswuchs des geschichtlichen Sinnes zeigte sich besonders, als der Markusturm in Venedig einstürzte; fast alle Welt war darüber einig, daß nur der möglichst getreue Wiederaufbau in Frage kommen könne. Kunstgeschichtlich wird der wiedererstandene Turm so gut wie wertlos sein. Eine künstlerische Tat aber wäre es gewesen, einen neuen selbständig entworfenen Turm in dem Maßverhältnisse, in der Umrißlinie, in Form und Farbe harmonisch dem alten Platzbilde einzufügen.

Professor Dehio fügte diesen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen hinzu, daß jedes Bauwerk gewisse Eigenschaften habe, die von der besonderen Fassung in diesem oder jenem Stile unabhängig seien; der Zusammenklang mit diesen Eigenschaften sei das eigentlich Entscheidende. Wird er erreicht, so habe das Nebeneinander verschiedener Stilformen nichts Verletzendes an sich; wird er verfehlt, so sei auch die genaueste Stilnachahmung wertlos. Schließlich warnte aber der Redner davor, aufs Neue ein Schema F zu machen. Der Künstler solle weder auf Altertümlichkeit noch auf Modernität verpflichtet werden. Das Einzige, was man von ihm verlangen müsse, sei, daß er seine Sache gut mache. Es gäbe nur einen Unterschied, den zwischen guter und schlechter Kunst. Professor Dr. Clemen stimmte ebenfalls im allgemeinen zu, nahm jedoch für die kirchliche Kunst insofern eine etwas andere Stellung ein, als in dieser die Überlieferung einen wesentlichen Teil des Künstlerischen ausmache. Nicht moderne Kunst allein sei zu fordern, sondern echte Kunst jeder Art. Es würde zu weit führen, auf alle die Bedenken einzugehen, die noch von anderen Rednern geltend gemacht wurden, und die im wesentlichen auf den Schluß hinausliefen, daß die Frage der künstlerischen Form jedesmal ein anderes Gesicht zeige und daher nur von Fall zu Fall entschieden werden könne. Kurz wurde nur die Frage gestreift, was denn moderne Kunst sei? Nachdem der Reihe nach fast alle Stilarten der Vergangenheit abgewandelt worden sind, hat die nicht nur der Zerstörung, dem Verfalle alter Bauwerke vorbeugende, sondern auch zur Neuerfassung und Fortbildung heimischer Bauweise anregende Denkmalpflege den Anstoß zur Vertiefung baukünstlerischen Schaffens gegeben. Wiederanknüpfung an das Überlieferte mit Anpassung an die modernen Bedürfnisse nationaler Grundlage wird man daher auch gut modern nennen können.

Ein anderer Punkt der Tagesordnung betraf eine Mitteilung über das nunmehr im Buchhandel (bei E. Wasmuth, Berlin W., Preis 4 M.) erschienene Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler in Mitteldeutschland, auf das bei dieser Gelegenheit hingewiesen sein mag, da es den Anfang eines von vielen Fachgenossen langersehnten Führers bildet, von gleichem Werte für den Liebhaber wie für den Kunstforscher. Der Gedanke dazu war vor einer Reihe von Jahren schon in der „Vereinigung Berliner Architekten“ aufgetaucht, doch wegen der Schwierigkeit seiner Verwirklichung wieder fallen gelassen worden. In der Tat hat denn auch das Werk von Dehio nicht gleich beim ersten Anhiebe alle Schwierigkeiten überwunden, was einige Beurteiler zu Ungunsten des Verfassers ausgelegt haben. Mit Unrecht, denn der Verfasser bittet selber um Beihilfe zur Beseitigung von Mängeln, die unvermeidlich waren, weil es in einigen der behandelten Staaten noch keine Denkmalverzeichnisse gibt, auf die er sich hätte stützen können. Das Handbuch umfaßt die Denkmäler der preußischen Regierungsbezirke Merseburg, Erfurt und Cassel, des Königreichs Sachsen, der thüringischen Staaten und der bayerischen Kreise Ober- und Unterfranken.

Für den Städtebau von allgemeinem Interesse war weiter der Vortrag des Museumdirektors Professor Dr. Meier aus Braunschweig über die „Erhaltung alter Straßennamen, ein vergessenes Gebiet der Denkmalpflege.“ Eine Anzahl von Leitsätzen, denen die Versammlung zustimmte, soll die Richtschnur geben für ein schützendes Eingreifen auch auf diesem Gebiete. Da dieselbe Aufgabe in einem bereits seit längerer Zeit der Schriftleitung unserer Zeitschrift zugegangenen Aufsatze behandelt wird, möge hier der Hinweis auf dessen Veröffentlichung genügen.

Über „Die geschichtliche und künstlerische Bedeutung des Berliner Opernhauses“ wurde ein Bericht des nicht erschienenen Herrn Professor Borrmann durch den Amtsrichter Dr. Bredt verlesen in der Absicht, noch bevor die Entscheidung über die Frage der Beseitigung oder Erhaltung dieses Bauwerks falle, auf dem Tage für Denkmalpflege seine geschichtliche und künstlerische Bedeutung darzulegen, von dem Wunsche beseelt, das Denkmal zu erhalten. Die Pietät gegen den großen König und seine Lieblingsschöpfung, die in ihrer Art einzige, geschichtliche und künstlerische Bedeutung des Platzes im Herzen der Stadt, der Wert des Denkmals, vornehmlich seines schönen Innenraumes, endlich die Möglichkeit einer seiner würdigen, noch dazu mit der ursprünglichen zusammenfallenden Neubestimmung lasse die Erhaltung des Berliner Opernhauses auf das dringendste erwünschen, ja fordern. Demgegenüber vertrat Professor Dr. Voss die Ansicht, das Opernhaus Friedrich des Großen sei seit dem Jahre 1787 durch wiederholte Neubauten und durch den großen Brand des Jahres 1843 unwiederbringlich verloren gegangen. Alle die vorgeschlagenen, unendlich kostspieligen Mittel zur Wiederherstellung werden nichts von dem wirklich künstlerischen Eindrucke des damaligen Bauwerks Friedrich des Großen heute noch ins Leben zurückrufen.

Oberbürgermeister Struckmann aus Hildesheim meinte aber, es komme nicht allein auf den Kunstwert an, vielmehr auf das geschichtliche und kunstgeschichtliche Interesse, auf die Pietät gegen den großen König und das Andenken an die große Zeit, die er Preußen zunächst und nachher dadurch Deutschland gebracht habe. Der Beschluß der Versammlung ging denn auch unter lebhaftem Beifalle fast einstimmig dahin:

„Der sechste Tag für Denkmalpflege spricht seine Ansicht dahin aus, daß das Königliche Opernhaus zu Berlin trotz der im Laufe der Jahre an ihm vorgenommenen Änderungen vom geschichtlichen wie vom künstlerischen

Standpunkte aus und insbesondere im Zusammenhange mit seiner Umgebung ein Denkmal darstellt, dessen Erhaltung vom Standpunkt der Denkmalpflege als in hohem Grade erwünscht erscheint."

Zu diesem Beschlusse möge es gestattet sein, hervorzuheben, daß weniger die Erhaltung des Gebäudes selbst, als die durch seine Stellung bedingte Schönheit des Platzes und Straßenbildes zur Beurteilung der Frage von Bedeutung ist.

Stadtbaurat Rehhorst aus Halle a. S., jetzt Landesbaurat und Provinzialkonservator der Provinz Sachsen, wies am folgenden Tage auf eine kleine Sammlung von Bildern und Plänen hin, die zur Behandlung der Frage über die Möglichkeiten der Verkehrsbewältigung zugunsten aller Tore und Türme im Versammlungssaale ausgestellt waren. Der Bericht darüber mußte wegen Überlastung der Tagesordnung auf das nächste Jahr verschoben werden, weshalb ich mir vorbehalte darauf noch zurückzukommen.

Endlich fand eine ausgiebige Erörterung der die Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses betreffenden Fragen statt, die, obwohl scharfe Gegensätze vorhanden waren und eine gewisse Spannung alle Teilnehmer in Atem hielt, sich doch, wie Geheimer Hofrat Professor Dr. von Oechelhäuser beim Schlußworte sagte, in ruhiger und sachlicher Weise abspielten, so daß die Verhandlungen nicht nutzlos bleiben werden, wenn auch ein bestimmter Beschluß nicht gefaßt worden sei. Bekanntlich ist der Otto-Heinrichsbau gefährdet und bedarf zu seiner Erhaltung gewisser Maßnahmen — es fragt sich nur welcher? Die Einen wollen nur die künstlerisch und kunstgeschichtlich bedeutsame Fassade mit allerlei Krücken stützen, die Andern, die meinen, daß damit der Verfall nur aufgehalten, aber nicht verhindert werde, wollen den ganzen Bau wiederherstellen.

Angesichts des von Professor Schäfer wiederhergestellten Friedrichsbaues war aber die Befürchtung entstanden, der Otto-Heinrichsbau werde dann ein neues Werk werden, an dem nur einige Teile alt seien. Diesen widerstreitenden Anschauungen gegenüber ist nun der Vortrag des Oberbaurats Professor Hoffmann aus Darmstadt, des Wiederherstellers des Wormser Domes, nicht eindruckslos gewesen, wonach zum Schutze der Ruine eine Bedachung dringend erforderlich sei, eine Bedachung, die aber nicht den Anspruch auf eine Wiederherstellung des Bauwerkes nach sich zöge, sondern sich in schlichter Form den Umrißlinien der ganzen Schloßgruppe anzupassen habe mit einem leichten Anklange an die letzte Erscheinung des Baues vor seiner Zerstörung, während im übrigen alles unverändert zu lassen, also auch im Sinne des Erhaltens, nicht des Wiederherstellens vorzugehen sei.

Der Streit in dieser Frage würde meines Erachtens kaum so lebhaft geworden sein, wenn man von vornherein schärfer zwischen Ruinen, mehr oder minder verwahrlosten, weil unter veränderten Zeitverhältnissen zwecklos gewordenen Gemäuer oder einem Gebäude, das seiner ursprünglichen Bestimmung entfremdet, nur noch zu untergeordneten Zwecken benutzt wird — und solchen Bauwerken unterschieden hätte, die sich noch in lebendigem Gebrauche befinden oder deren Benutzung nur vorübergehend aufgegeben war, z. B. infolge gewaltsamer Zerstörung, weil die Mittel zur sofortigen Wiederherstellung fehlten. Für erstere mag die allgemeine Forderung „Erhalten, doch nicht Wiederherstellen" in vollem Umfange zutreffen. Ein leeres Gehäuse wiederherzustellen, heißt in der Tat nur, eine tote Form säubern, die dadurch nicht wieder zum Leben erweckt werden kann, wenngleich auch hierbei noch die Einschränkung zu machen ist, daß sie als Unterrichtsgegenstand, als Museumstück immerhin noch eine gewisse Geltung beanspruchen könnte.

Anders steht es aber mit den Um- und Ausbauten von Baudenkmälern, die den Bedürfnissen der Zeit entsprechend umzugestalten oder zu erweitern sind. Hierüber hat in erster Linie der Bauherr zu bestimmen, und die Denkmalpflege wird sich auf die Vermittlung beschränken müssen, für diese Aufgabe den geeigneten Künstler ausfindig zu machen, der mit Takt und Geschmack das Neuzuschaffende nicht in den toten Formen der Vergangenheit, sondern als lebensvollen Ausdruck der Gegenwart dem Überlieferten an- und einpaßt, so daß wieder ein Ganzes entsteht, das seine Entwicklungsgeschichte nicht verleugnet, wie ein altes, aber noch blühendes Geschlecht stolz ist auf seine jüngsten Reiser.

PFLEGE DER DENKMALKUNST.

Von ANTON JAUMANN, München.

Fühlt ein löblicher Magistrat oder ein eifriger Verschönerungsverein sich gedrungen, zum Schmucke der lieben Vaterstadt und zur Erhöhung ihrer Anziehungskraft für Fremde etwas zu unternehmen, so darf man hundert gegen eins wetten, daß wir mit einem neuen Denkmale beglückt werden sollen. Irgend ein Rathaus- oder Marktplatz „schreit" geradezu nach einem würdigen Monument, und — hinter den Nachbarn, die schon drei Jahre ihren bronzenen Heiligen haben, will man doch auch nicht zurückbleiben. Da sucht denn der Herr Archivar in alten Chroniken nach einem berühmten Manne, der in dem Städtchen, das jetzt fast ganz von blühender Käseerzeugnis lebt, vor vielen Jahrzehnten oder Jahrhunderten einmal den Wissenschaften oder der Kunst oblag und sich in den Annalen der Geschichte verewigt hat. Der also wird nun schleunigst in Stein ausgehauen oder in Bronze gegossen, und bei der großartigen Enthüllungsfeier — Wecken, Böller, Blechmusik, Rede des Archivars, Gesang der Konkordia, Festmahl, Trinkgelage, Rauferei — erfahren die ehrsamen Käseerzeuger zum ersten Male, daß ihre Gemeinde durch den Besitz eines so großen Mannes gleichsam für immer eine Weihe empfangen hat.

Es gibt außer den Berichterstattern der Ortszeitungen auch sonst Leute, die die jetzt beinahe Mode werdenden Denkmalgründungen als Zeichen weiteren Kunstbedürfnisses im Volke und wachsenden Interesses an der Geschichte der Heimat und des Vaterlandes für höchst erfreulich ansehen. Wie groß das Verständnis für Heimat und Eigenart geworden ist, erhellt deutlich aus der verzweifelten Ähnlichkeit der Krieger- und sonstigen Denk-

mäler in Posen und in Schwaben, in Schleswig und im bayerischen Oberland. Sie zeigen so wenig Eigenart und Bodenständigkeit, daß sie „nach Belieben vertauscht" werden könnten. In der Tat aber ist es mit der Bewahrung der Stammeseigenart und dem Festhalten an schönen heimischen Überlieferungen doch noch weit besser bestellt, als eben die Denkmäler vermuten lassen. Und auch der Schönheitsinn der Bürger darf nicht vorschnell nach ihren öffentlichen Denkmälern beurteilt werden. Allein, wo noch ein solcher, wo Eigenart und Urwüchsigkeit vorhanden, da ist Gefahr, daß sie unter dem Einflusse der modischen sogenannten Kunstpflege anfaulen und schließlich sich auflösen. Wenn das Kunst ist und schön, was mit dem teueren Geld der Bürgerschaft bezahlt und in ihrer Mitte aufgestellt wurde, so muß sich die naiv bemalte Truhe und der grob geschnitzte Fuchs am Gartentore beschämt in die Rumpelkammer zurückziehen. Und man geht in den Bazar und kauft Faust und Gretchen aus Papiermasse und eine Schatulle mit gestanzten Ornamenten im Jugendstil.

Obwohl es zu begrüßen ist, daß heute allgemeiner die Verpflichtung anerkannt wird, die Kunst zu unterstützen, und obwohl gerade den Bildhauern, die immer einen besonders schweren Stand haben, die günstige Gelegenheit nur zu gönnen ist, so heißt es doch, Augen offen halten und wachsam bleiben, ob wir mit dem herrschenden Betriebe nicht in eine ganz falsche Richtung hineingeraten. Was ist wichtiger, der Schmuck oder die Sache? Besteht Wesen und Aufgabe der Kunst darin, daß neben dem Notwendigen und Nützlichen ein Schönes geschaffen wird, das nur außerhalb des Lebens gedeiht, im Bereiche des Überflüssigen, des bloß Schmückenden, in den luftigen Höhen der Unwirklichkeit, der Phantasie? Dieser Auffassung entspricht das Monument, daß es die Kunst vertrete. Es ist ein Opfer an die Kunst (vielleicht auch an die Geschichte oder an den guten Ruf der Stadt), aber erlösenden Wert hat es nicht, so wenig wie ein aus Kniebeugen und Mundgebet bestehender Gottesdienst. Unsere Denkmalpflege zeigt sonnenklar, daß die Kunst noch keinen Eingang gefunden hat in unser persönliches Leben, daß sie uns noch nicht mehr geworden als eine Anstandsitte.

Was bedeutet ein schöner Ring an einem häßlichen Körper, oder ein herrliches Gemälde in einem Raume, der von Barbarei und Geschmacklosigkeiten strotzt? Der Ring und das Bild, sie werden nicht aufhören, uns zu verspotten und anzuklagen, wenn unsere Bewegungen, unsere Sprache, unser Tagewerk nicht mit ihnen zusammenklingen, wenn wir, selbst aller Grazie und Geschmackes bar, geglaubt, durch das gekaufte Ding unsere Unkultur zu bemänteln. Kunst läßt sich nicht kaufen, nicht einführen; entweder glauben wir an sie und leben ihr nach, oder sie ist wertlos, ein Schmarotzergewächs, das uns nicht nützen und selber nicht gedeihen kann.

Die Kunst will nicht unterstützt werden; sie geht nicht umher und bettelt um Almosen, die ihr mehr oder weniger willig gegeben werden, mit allerlei arglistigen Hintergedanken und mit dem kaum verhehlten Wunsche, durch ein nicht zu hohes Lösegeld sich ein für allemal der Zudringlichen zu entledigen. Hütet euch, ihr Bürger, ein schönes Denkmal zu errichten, wenn nicht eure Stadt bis in die entlegenste Straße und bis in den dunkelsten Winkel mit Ehren davor bestehen kann, hütet euch vor dem stummen Vorwurfe gegen unser eigenes Leben, das, ach, von Schönheit so weit entfernt. Und ein schlechtes Denkmal, das könnt ihr euch ersparen, denn mit einem solchen dient ihr weder der Kunst (sie nimmt es nicht als Opfer oder Lösegeld an), noch dem großen Manne, dem es eher zur Schande als zum Ruhme gereicht.

Freilich, wer auf die Masse der Reisenden hofft, der rechnet nicht falsch, wenn er für sie ein Schaufutter, ein Schaumahl auftischt, auf daß sie etwas zu begucken und zu beschwatzen haben. Es sind dieselben, die vor dem großartigsten Alpenpanorama nichts Besseres zu tun wissen als festzustellen: dies ist der Montblanc, dies die Jungfrau, dies der Eiger. „Wir haben den Montblanc gesehen, das Bismarckdenkmal, den Augustusbrunnen usw.", erzählen die Guten dann triumphierend zu Hause, und meinen wunders, was sie damit — erlebt haben. Allein die Frage ist doch berechtigt, ob die Kunst keinen höheren Zweck hat, als Fremdenköder zu schaffen und Sterne für den Bädeker? Unserer Zeit, die alles von dem einen Gesichtspunkt aus betrachtet: Was trägt es ein, was ist damit zu verdienen, mag allerdings diese Auffassung besonders nahe liegen.

Wenn wir es aber mit der Kunst ernst meinen, wenn ein Fürst beabsichtigt, seine Residenzstadt zur schönsten der Welt zu machen, dann hat es keinen Sinn, mit Denkmälern zu beginnen. Wie ein Haus dadurch, daß wir in seine Wand ein gutes Bildwerk einmauern, noch lange nicht schön wird, so auch nicht eine Stadt durch Monumente. Was meine ich damit? Dieses: die Stadt als Ganzes ist ein Organismus, eine Einheit von vielen verschiedenartigen Teilen, deren Schönheit nicht in der Vollkommenheit irgend eines Teiles beruhen kann, sondern nur in der Vollkommenheit des Zusammenstimmens der Einzelglieder, in der Art, wie sie sich zum Ganzen vereinigen. Die schönste Stadt ist also diejenige, die in Gestalt und Lage der Bauwerke, in Führung und Maßen der Straßen und Plätze deren Beziehungen zum Ganzen am besten zu Ausdruck bringt. Jedes Gebäude, jede Brücke, jeder Weg ist ja ein tätiges, bedeutungsvolles Glied am großen Organismus der Stadt und hat als solches eine bestimmte, für das Allgemeine notwendige Aufgabe. Wie nun in der Natur die Teile der lebendigen Organismen, der Pflanzen und Tiere, eine solche Form haben, daß sie nicht nur ihren Zweck in der denkbar idealsten Weise erfüllen, sondern das Leben, die Kräfte, die Arbeitsleistung auch nach außen unserm Auge sichtbar und verständlich verkünden, (die Kralle greift, der Stengel trägt) und wie sich diese Teile zur denkbar idealsten Harmonie vereinigen (darauf beruht dann die Schönheit der Pflanze, des Tieres als Ganzes), so werden wir von einer Stadt dann einen harmonischen und befriedigenden Eindruck haben, wenn sie in ihren Teilen und als Ganzes die gleichen Eigenschaften aufweist. Solange diese wesentliche Schönheit nicht vorhanden, kann aller Schmuck nur falsch angebracht und komisch wirken.

So wie die Dinge heute liegen, ist allerdings in den meisten Fällen am Stadtbild im Großen nichts mehr zu ändern. Es kommen nur teilweise Umgestaltungen in Neubauten, Straßenerweiterungen, Durchbrüchen, Park- und Brunnenanlagen usw. in Betracht. Aber schon bei diesen kleineren Gelegenheiten ließe sich Bedeutendes erreichen.

Freilich nur unter der Voraussetzung, daß ein einheitlicher Wille herrscht, und daß dieser Wille einer wirklich künstlerischen Persönlichkeit angehört. Immerhin haben einzelne Städte durch Berufung hervorragender Künstler hier einen schönen Anfang gemacht. Und wenn es nicht gelingt, das ganze Stadtbild so zu gestalten, wie es dem Künstler zusagen würde, einzelne Straßen, Plätze und Anlagen werden immer noch zu retten sein, so daß wenigstens der Blick in dem, was er auf einmal umfassen kann, auf nichts Beleidigendes stößt.

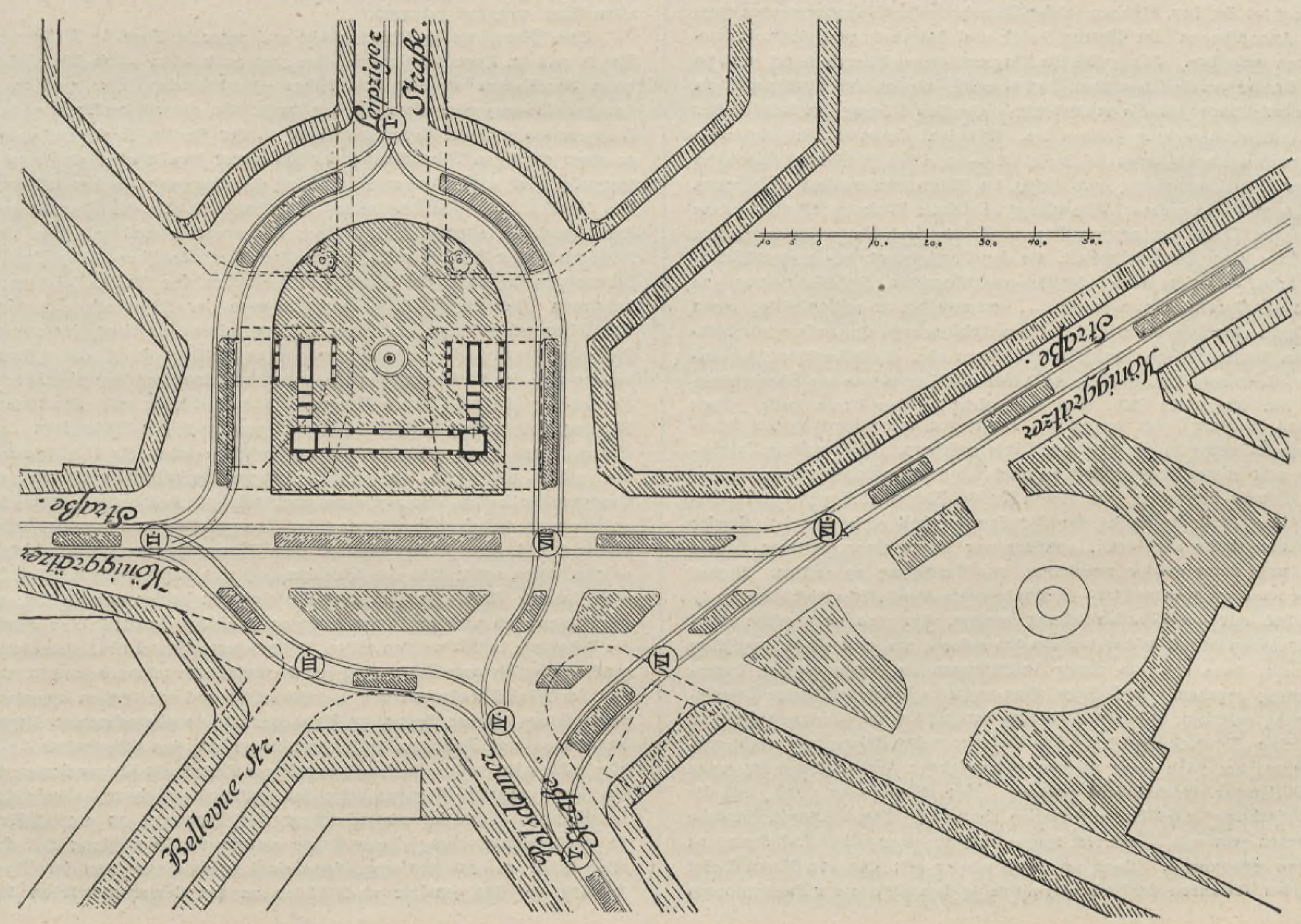
Also, meine ich, zunächst wollen wir nicht an Denkmäler und Brunnen denken, wir haben für sie noch kein würdiges Heim. Wenn nun einmal Wettbewerb und Monumentalausschüsse sein müssen, dann sollen meinetwegen auf Vorschläge zur harmonischen Ausgestaltung von Straßen und Plätzen, auf Pläne für Stadterweiterung und Ähnliches Preise ausgesetzt werden. Man sorge dann aber auch energisch für deren einheitliche Durchführung. Bis jetzt bilden die Straßen unserer Großstädte meist ein vollständig physiognomie- und charakterloses Durcheinander der unmöglichsten Stile und Grundsätze und selbst wenn die Ausschmücknng zufällig stimmt, so ist doch die Raumgestaltung, das Ganze der Steinmassen und der leeren Plätze und Straßen fast nie organisch gedacht, und ein tieferer Genuß, den wir vor wirklich guter Architektur haben und auf den wenigen fehlerlosen Plätzen, die es in der Welt gibt, kann nicht aufkommen. Allerdings, und dieser Grund wirft vielleicht meinen ganzen schönen Vorschlag über den Haufen, gute Architektur, gute Platzkunst ist nichts für den Fremden. So etwas können sie nicht ablesen und feststellen, das muß man sehen und fühlen, und darum übt eine schöne Stadt keine solche Anziehungskraft aus wie marktschreierische Denkmäler. Nun, was ziehen wir vor, das Geld der Fremden, Bädekerruhm oder Schönheit?

ZUR UMGESTALTUNG DES POTSDAMER PLATZES.

Von E. HEIMANN, Berlin.

Zu den zwei Vorschlägen für eine Umgestaltung des Potsdamer Platzes, die im Zentralblatte der Bauverwaltung bereits veröffentlicht sind, sei es gestattet, noch einen dritten hinzuzufügen, der von anderen Gesichtspunkten ausgeht.

Meines Erachtens kommt es vor allem darauf an, den Fahrverkehr 1. auf kürzestem Wege und 2. so über den Platz zu führen, daß in keinem Punkte mehr als zwei Fahrrichtungen zusammentreffen. Dazu mußten die Ver-



kehrsströme geteilt werden: Divide et impera! So trennen sich schon auf dem Leipziger Platze die nach der Potsdamer Straße von denen nach der Bellevuestraße verkehrenden Wagen (in Punkt I), ebenso in der Potsdamer Straße in Punkt V die nach dem Askanischen Platze fahrenden von denen nach dem Brandenburger Tor und der Leipziger Straße verkehrenden. In keinem der in der Skizze mit I—VIII bezeichneten Punkte treffen mehr als zwei Richtungen zusammen, was erreicht wurde durch die Verdoppelung der Straßenzüge sowohl in ost-westlicher wie in süd-nördlicher Richtung.

Der Fußgängerverkehr ist durch die Schutzstreifen, die auch zwischen den Gleisen angeordnet wurden, so geregelt, daß der Fußgänger nur immer schmale Fahrdämme zu überschreiten und nur in einer Richtung fahrende Wagen zu beachten hat.

Von Änderungen an den Platzwandungen sind erforderlich: Die Abtretung eines kleinen Stückes vom Vorgarten des „Schultheißen" und teilweises Zurücktreten der Bauflucht des Eckhauses an der Potsdamer Straße, wozu jetzt, wo Abbruch und Neubau des Hauses bevorstehen, grade noch Zeit ist.

Außerdem muß der hintere Teil der beiden Torgebäude fallen; die Giebelvorbauten sind aber erhalten gedacht und durch eine in Straßengleiche liegende und freien Durchgang gewährende Säulenhalle, welche den Potsdamer vom Leipziger Platz abschließen soll, in Verbindung gesetzt worden. Die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes könnte einer späteren Zeit vorbehalten bleiben.

KLEINE MITTEILUNGEN.

ERKLÄRUNG. In No. 3 des Technischen Gemeindeblattes vom 6. Mai d. J. zieht Herr Stadtbauinspektor Fabarius in Cassel gegen den Teil der von Voigt und Geldener vor einiger Zeit unter der Überschrift „Kleinhaus und Mietkaserne" veröffentlichten Streitschrift zu Felde, der das Verhältnis der Baukosten zur Geschoßzahl städtischer Wohnhäuser behandelt. In seiner Kritik der gegnerischen Behauptungen kommt er dabei auch auf meine Stellung zur Sache zu sprechen, so daß ich mich nun, um nicht irrtümliche Auffassungen festwurzeln zu lassen, gezwungen sehe, aus der Zurückhaltung herauszutreten, in der ich trotz ermunternder Zurufe von Freunden und zuletzt noch vom Geheimrat Dr. Ing. Stübben (siehe Zeitschrift für Wohnungswesen 1905) den Anzapfungen der Herren Voigt und Geldener gegenüber zu verharren gedachte. Mir gefiel die Tonart dieser Herren nicht, und in der Sache traute ich meinen Augen nicht, als ich den Goethepark zu Charlottenburg als die schlechthin vollendete Lösung großstädtischer Wohnhausbebauung gepriesen las. Was gut daran ist, ist nicht neu und was schlecht daran ist, habe ich — und ich darf wohl sagen, in stiller Übereinstimmung mit vielen im Kleinwohnhausbau erfahrenen Männern — in meiner Abhandlung „Berliner Wohnbaublöcke" (siehe Jahrgang II, 127—143 unserer Zeitschrift) dargelegt. Herrn Geldener, dem Direktor einer Baugesellschaft, die den Goethepark benamsten Wohnhof schuf — preist doch jeder Baugeschäftsmann seine Hofwohnungen auch als Gartenwohnungen an —, verarge ich es weiter nicht, wenn er darin eine Großtat erblickt. Dem Kritikerauge des volkswirtschaftlichen Schriftstellers, Herrn Voigt, hätten aber die Schwächen der Anlage nicht entgehen dürfen; es leidet offenbar schon an Überschärfe, die ihn übersehen läßt, was ihm nicht in den Kram paßt. Statt dessen ist Herr Voigt angesichts einer von mir herrührenden brieflichen Äußerung in die kritische Dinte gefahren. Nach meiner Erinnerung war er vor längerer Zeit an mich mit dem Ansinnen herangetreten, den Beweis für meine, von Herrn Dr. R. Eberstadt übernommene Behauptung, daß die Baukosten für das Geschoß nicht stetig mit der Bebauungshöhe abnehmen, sondern nur bis zu einer gewissen Grenze hin und dann wieder zunehmen, zur Verfügung zu stellen. Darauf habe ich etwa geantwortet — ich habe keine Abschrift zurückbehalten — daß ich mir die Veröffentlichung meiner, übrigens noch nicht abgeschlossenen Arbeit selber vorbehalten müsse; um aber nicht ungefällig zu sein, habe ich ihm einige Andeutungen zu seiner eigenen Unterrichtung gegeben. Daß diese ohne weiteres keine schlüssige Beweisführung zulassen, wie Herr Fabarius hervorhebt, ist selbstverständlich. Als eine „Entdeckung" habe ich übrigens meine Behauptung nicht ausgegeben; um mich einer solchen zu versichern, hätte ich erst die ganze Fachliteratur durchstöbern müssen. Neu ist mir aber doch, daß die „Entdeckung" nach Herrn Fabarius eine schon stets bekannte Tatsache gewesen sein soll — mir ist immer nur die gegenteilige Auffassung zu Ohren gekommen. Doch sei dem, wie es sei; das von Herrn Voigt beliebte Verfahren darf ich hiermit ruhig dem Urteile der Fachgenossen überlassen. Dem Abschlusse meiner Arbeit ist nun Herr Fabarius zuvorgekommen — damit ist diese Angelegenheit vorläufig für mich abgetan.

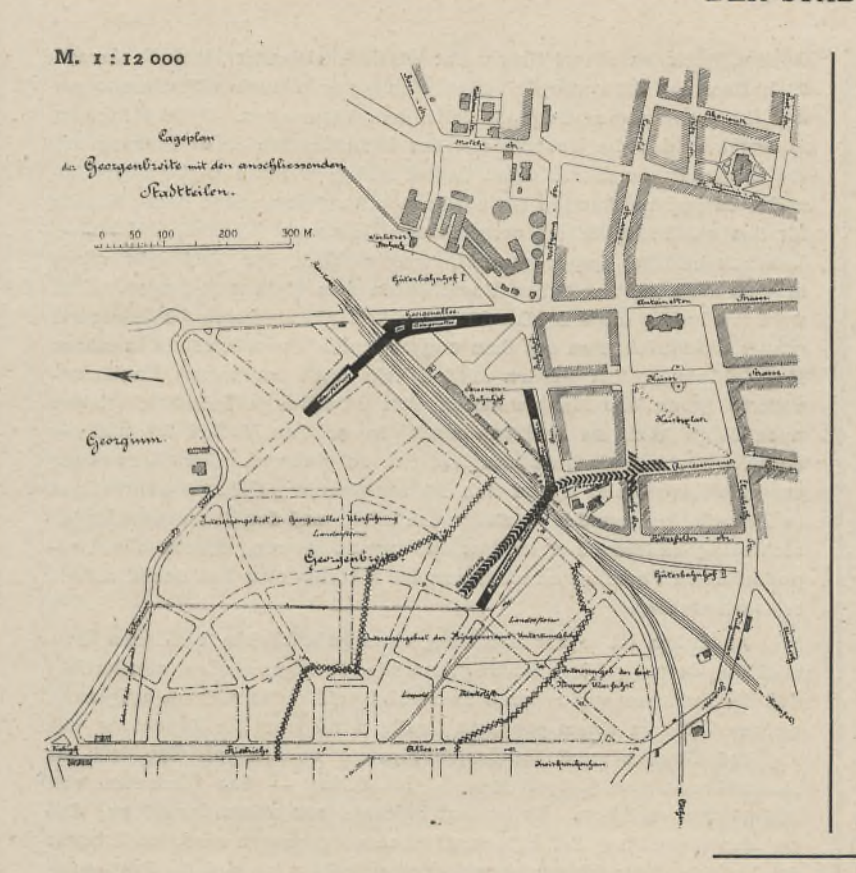
Theodor Goecke.

STADTERWEITERUNGSSCHMERZEN IN DESSAU. Der Bebauungsplan für das „Georgenbreite" genannte Gelände jenseits der von Magdeburg nach Leipzig verlaufenden Eisenbahn ist recht und schlecht nach dem Ringstraßen- und Sternplatzsystem aufgestellt und hat die Frage nach der Verbindung dieser Stadterweiterung mit der alten Stadt ungelöst gelassen.

Zwei Übergänge in Schienenhöhe und zwar im Zuge der Kühnauer Straße und im Zuge der Georgenallee sind vorhanden — die Eisenbahn kann der Kosten wegen nicht höher gelegt werden, also muß man darüber hinweg oder darunter hindurch. Zu einer Überführung der Georgenallee will die Bahnverwaltung $^2/_3$ der Baukosten übernehmen, zu einer etwaigen Überführung der Kühnauer Straße aber nichts beitragen. Hier wird also wohl der Schienenübergang bleiben müssen. Die Mehrheit der Gemeindeverwaltung hat sich für die Überführung der Georgenallee entschieden. Der Bürgerverein und mit ihm die Minderheit der Stadtverordneten wollen aber die Über- oder Unterführung mehr nach der Mitte hin zwischen den beiden jetzt vorhandenen Übergängen, d. h. am Ausgange der Prinzessinnenstraße. Zweifellos würde man auf diesem Wege mitten ins Herz des neuen Stadterweiterungsgebietes gelangen. Auch die Lage des Kreiskrankenhauses und des Diakonissenhauses weist auf eine derartige abgekürzte Verbindung hin. Es ist die Frage, ob dies ausführbar sei? Die Unterführung soll unter Beibehaltung der gegenwärtigen Höhenlage des Bahndammes nicht oder nur schwer möglich sein; die Überführung aber würde nicht ganz so günstige Steigungsverhältnisse als die der Georgenallee haben. Genügt diese Begründung? Andererseits ist nicht zu leugnen, daß die Überführung der Georgenallee eine bequeme Verbindung mit dem Georgengarten, dem Mausoleumspark usw. bieten würde. Man sollte also das Eine tun und das Andere, wenn möglich, nicht lassen. Muß man sich aber für eins von beiden entscheiden, so sollte man sich erst die Frage vorlegen, welche Bedürfnisse durch die Bebauung erfüllt werden sollen. Kilometerrechnerei über eine etwas größere oder kleinere Entfernung von der Stadtmitte reicht dazu nicht aus.

Im Winkel zwischen den von Bitterfeld und von Cöthen kommenden Bahnen, dessen Spitze die Kühnauer Straße überschneidet, liegen Brauereien und Fabriken mit Anschlüssen an den Güterbahnhof — hier wäre also wohl ein Fabrikviertel am Platze mit Kleinwohnungen. Am Georgengarten dagegen wäre das natürlich gegebene Gelände für Landhäuser. Was ist nun wichtiger der Bebauung zu erschließen? Je nach Beantwortung dieser Frage würde die Verbindung mit der alten Stadt zu gestalten sein, denn ein Lastenverkehr von der Überführung der Georgenallee nach Süden zu den Gewerbebetrieben hin

M. 1 : 12 000



wäre sicherlich kein willkommener. Die Ansicht der Minderheit scheint doch von guten Gründen gestützt zu sein.

Mag man sich nun aber entscheiden, wie man will oder wie es die Bedürfnisse nach sorgfältiger Prüfung erfordern, so wird in jedem Falle der Bebauungsplan erst der neuen Verbindung angepaßt werden müssen. Der Entwurf zur Überführung der Georgenallee aber läßt viel zu wünschen übrig. Die Dammböschungen vor der Eisenbahn könnten noch ertragen werden; sie grenzen auf der einen Seite dicht an die weitergehende Georgenallee, auf der anderen Seite an den freien Bahnhofvorplatz — sie können hier bepflanzt werden. Doch hinter der Eisenbahn nach der Georgenbreite hin würden diese Böschungen besser durch Futtermauern ersetzt, denn Pflanzungen würden hier nur störend wirken und erhebliche Unterhaltungskosten erforden Die beste Lösung wäre allerdings, die Bebauung zu beiden Seiten dicht an die Rampe heranzurücken, wie die Brücken in unsere älteren Städte eingeführt zu werden pflegten, indem Treppen für den Fußverkehr zur tieferliegenden, überbrückten Straße herabführen. Die seitlichen Begleitstraßen würden dann unmittelbar neben der Rampe fortzufallen haben und hinter die anschließenden, nicht allzu tief zu bemessenden Baublöcke zu verlegen sein. Am Ende der Rampe müßte jedoch ein etwa auf das Kreiskrankenhaus hin gerichteter Straßenzug beginnen. In der Größe und Form der bisher angenommenen Baublöcke fällt überhaupt der Mangel eines jeden Unterschiedes auf, der durch die Art der Bebauung bedingt wird — Landhausblöcke sind anders zu formen als Fabrikbaublöcke, anders wieder die Baublöcke für eine geschlossene Wohnhausbebauung. Erst die Erwägung aller dieser Rücksichten wird die rechte Lösung für die Verbindung mit der alten Stadt finden lassen.

Auf Tafel 64 wird eine ältere Platzanlage nach Aufnahme des Architekten Ernst Bast, München-Remscheid, wiedergegeben. Der Text und weitere Tafeln folgen im nächsten Hefte.



Um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen, ersucht uns der Magistrat der Stadt Frankfurt a. M. darauf hinzuweisen, daß die Veröffentlichung des Lageplans vom Hohenzollernplatz in Heft 6 dieser Zeitschrift mit dem vom Magistrat ausgeschriebenen WETTBEWERBE FÜR EINE AUSSTELLUNGSHALLE IN FRANKFURT A. M. nicht zusammenhängt. Insbesondere wird bemerkt, daß der auf dem Lageplan eingezeichnete „Projektierte Haupteingang" mit dem Programm des Wettbewerbes in keiner Beziehung steht, daß vielmehr die Anordnung der Eingänge dem freien Ermessen der Teilnehmer überlassen ist. D. H.

Wettbewerb um Pläne für die bauliche und gärtnerische Ausgestaltung eines 6,5 ha großen städtischen Geländes in BIEBRICH AM RHEIN, das erhebliche Höhenunterschiede aufzuweisen hat. Es werden Garten- und Parkanlagen nebst einem großen Festplatze und Spielplätzen, sowie Bauplätze für Landhäuser verlangt. Pläne in 1:500, dazu Profile für die Erdbewegung, Kostenanschlag und Erläuterung. Erwünscht sind Schaubilder, insbesondere eins von einem zur Aufstellung eines Denkmals bestimmten Platzes.

Preisrichter: Oberbaurat Prof. Baumeister, Karlsruhe; Maler Kögler und Architekt Schellenberg, Wiesbaden; Gartendirektoren Schröder, Mainz und Siebert, Frankfurt a. M., Baurat Thiel und Oberbürgermeister Vogt, Biebrich. Preise: 1000, 800, 600 und 400 Mark. Unterlagen vom Stadtbauamt für 3 Mark. Ablieferungszeit: 15. September dieses Jahres.

Wettbewerb für reichsdeutsche Architekten und Ingenieure um Bebauungspläne für die STADT PFORZHEIM, und zwar um einen allgemeinen Stadterweiterungsplan und einen Unterplan für einen Teil des Stadtgebietes.

Drei Preise von 3000, 2000 und 1000 Mark mit dem Vorbehalt, die Gesamtsumme von 6000 Mark auch auf vier Entwürfe nach freiem Ermessen des Preisgerichtes verteilen zu können. Weitere Entwürfe können auf Empfehlung des Preisgerichts zu je 750 Mark angekauft werden.

Preisgericht: Geheimer Regierungsrat, Professor Dr. Ing. K. Henrici, Aachen; Baurat Kuhn, Beigeordneter, Mainz; Professor Theodor Fischer, Stuttgart; Oberbürgermeister Hobermehl, Pforzheim; Stadtverordneten-Obmann, Kommerzienrat H. Gesell, Pforzheim; Stadtrat Architekt Kern und Stadtbaumeister Herzberger, Pforzheim.

Einlieferungszeitpunkt: 5. Januar 1907, abends 6 Uhr. Unterlagen vom städtischen Tiefbauamt in Pforzheim gegen 10 Mark.

In dem Wettbewerb für die REGELUNG EINIGER STADTTEILE VON PRAG und zwar Wyschehrad, Todol und Nusle erkannte das Preisgericht, daß keiner der 13 eingegangenen Entwürfe für die Ausführung geeignet sei. Die ausgesetzten drei Preise erhalten der Architekt E. Krolik, Architekt A. Engel und Ingenieur V. Prosek.

Am 9. Juli sprach das Preisgericht (siehe Chronik in No. 5, S. 69 dieses Jahrganges), in das anstelle des verhinderten Professor Theodor Fischer der Geheime Regierungsrat Prof. Dr. Ing. K. Henrici eingetreten war, von 19 eingegangenen Entwürfen, die den Wettbewerb um die BEBAUUNG DES BEIM HOLSTENTORE GELEGENEN GEBIETES ZU LÜBECK betrafen, die ausgesetzten drei Preise der Reihe nach folgenden Entwürfen zu:

I. „Präludium“, Verfasser Regierungsbaumeister Eggeling, Charlottenburg.

II. „Zwei Plätze“, Verfasser Architekten Konrad Heidenreich und Rudolf Jacobs, Charlottenburg.

III. („A. D. 1906“), Verfasser Landbauinspektor Erich Blunck, Berlin-Nikolassee.

Einem vierten Entwurfe mit dem Motto: „Junger Ast am alten Stamm“ wurde eine lobende Anerkennung zu Teil.

ZWEITER TAG FÜR PROTESTANTISCHEN KIRCHENBAU im Anschluß an die 3. deutsche Kunstgewerbeausstellung vom 5. bis 7. September d. J. in Dresden. Auf der Tagesordnung steht unter No. 6 auch „Die Kirche im Stadtbilde“.

ZWEITER INTERNATIONALER KONGRESS FÜR SALUBRITÄT UND GESUNDHEITSPOLIZEI DER WOHNUNG findet am 4. bis 10. September d. J. in Genf statt. Der Präsident des Organisations-Komitees ist der durch seine, auf S. 92 Bd. I der Zeitschrift von Ch. Buls besprochene Schrift „Die Augen auf“ bekannt gewordene Guillaume Fatio, Präsident der Gesellschaft für Verbesserung der Wohnungsräume.

In den „Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den (preußischen) Staatsdienst im Baufache“ sind unter den Gegenständen der mündlichen Prüfung für das HOCHBAUFACH und zwar unter 2. Land- und Stadtbau auch: Die Anordnung städtischer Straßen und Plätze, sowie das Entwerfen von größeren auf diesem Gebiete vorkommenden Gesamtanlagen angeführt.

Auszug aus dem preußischen Runderlaß, betreffend HANDHABUNG DER BAUPOLIZEI vom 24. April 1906. Es genügt indessen nicht, daß in den Vororten die Bauentwürfe sorgfältig geprüft und die Bauausführungen scharf überwacht werden, vielmehr ist auch darauf zu halten, daß die zugrunde zu legenden baupolizeilichen Bestimmungen den für die angrenzende Stadt geltenden entsprechen. Dabei ist davon auszugehen, daß die Vororte mit der benachbarten Stadt inbezug auf die Bebauung ein einheitliches Gebiet bilden, welches nicht nach einander entgegenwirkenden Grundsätzen hehandelt werden darf. Sofern für das städtische Gebiet verschiedene Bauzonen (Wohn-, Industrie-, Landhausbezirke) festgelegt sind, was vielfach der Fall sein wird, müssen die baupolizeilichen Vorschriften dem Rechnung tragen. Z. B. wird regelmäßig nicht ein Landhausbezirk der Stadt durch die Zulassung großer Industriebauten auf dem angrenzenden Vorortsgebiete in seiner Entwicklung gestört werden dürfen, wie auch andrerseits Landhausvororte gegen das Heranwachsen von städtischen Industriebezirken nach Möglichkeit zu schützen sind. In solchen Fällen ist auf die Schaffung von Zwischenzonen Bedacht zu nehmen. Zur Erreichung des erstrebten Zieles haben sich die für den Erlaß der Bauordnungen in Betracht kommenden Behörden der Städte und der Vorortsgemeinden rechtzeitig miteinander in Verbindung zu setzen, sofern die baupolizeilichen Vorschriften nicht von der Bezirks- oder Provinzialinstanz erlassen werden.

Außerdem ist es zur Erzielung einer gedeihlichen baulichen Entwicklung der an größere Städte grenzenden Landgemeinden erforderlich, daß die Bebauungspläne nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgestellt werden. Bis zu einem gewissen Grade wird hier die Beachtung des § 9 des Straßen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 und des Runderlasses vom 3. April 1904 — III. B. 622 — das Eintreten von Mißständen verhüten. Es kommt indessen vor allem darauf an, daß mit der Aufstellung der Bebauungspläne vorgegangen wird, noch bevor die bauliche Entwicklung so weit fortgeschritten ist, daß die Festlegung und Herstellung eines zweckentsprechenden Straßennetzes unmöglich gemacht oder erheblich erschwert wird. Auch in dieser Hinsicht müssen die Behörden der Vororte mit den städtischen und untereinander frühzeitig in Verhandlung treten und sich besonders über die Festsetzung der Fluchtlinien für durchgehende Straßenzüge, für Ringstraßen und wegen der Anordnung von Plätzen ins Einvernehmen setzen.

DIE ZWEITE KAMMER IN BADEN ist mit großer Mehrheit dem Antrage ihres Haushaltsausschusses gefolgt, indem sie mit der Begründung, daß die Frage, ob alle Mittel der Erhaltung des Otto Heinrichbaues zu Heidelberg in seinem gegenwärtigen Zustande als Ruine erschöpft sind, noch nicht spruchreif sei, beschloß:

1. Die Ablehnung des ersten von der Großherzogl. Regierung geforderten Teilbetrags von 100000 Mk.

2. Die Erlassung eines Preisausschreibens an die deutschen Architekten und Ingenieure zur Erlangung neuer Vorschläge. Sie erwartet noch auf diesem Landtage die Forderung einer Summe, die zur Veranstaltung des Wettbewerbes erforderlich ist.

BÜCHERSCHAU.

Sonderabdruck aus dem WÖRTERBUCH DER VOLKSWIRTSCHAFT. (Herausgegeben von Prof. Dr. Ludwig Elster, Geh. Oberreg.-Rat u. Vortragender Rat im Kultusministerium). II. völlig umgearbeitete Auflage, I. Band. Verlag von Gustav Fischer in Jena 1906. Kapitel Bodenreform von Dr. R. Eberstadt, Berlin.

HEIMISCHE BAUWEISE FÜR DEN KREIS SCHWABEN UND NEUBURG. (Schriften des bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkstum, E. V. in München, No. 2). Beispiele einfacher Wohngebäude für die Kleinstadt und das Land. Von Josef Bichlmeier, Architekt in Aeschach bei Lindau. München 1906. Verlag der Süddeutschen Verlagsanstalt, München, G. m. b. H. Preis 1,20 M.

MODERNE BAUTEN AN ALTEN STRASSEN? Von Dr. E. W. Bredt, München. Mit 17 Abbildungen. Sonderabdruck aus der Süddeutschen Bauzeitung 1906 No. 18 u. 19. Verlag der Süddeutschen Verlagsanstalt, München, G. m. b. H.

BRIEFKASTEN.

Herrn DR. A. E. BRINCKMANN. Inbetreff der von Ihnen zum Aufsatze „Zur Ästhetik des bepflanzten Platzes“ gewünschten Berichtigung ist ein an Sie, sowohl nach Posen als auch nach der letzten hiesigen Adresse gerichteter Brief als unbestellbar zurückgekommen. Wir müssen Ihnen daher hierdurch das Weitere anheimstellen, da wir selbst nicht die Berichtigung abzufassen vermögen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

ZENTRAL-BELEUCHTUNG FÜR KLEINE STÄDTE UND GEMEINDEN. Für die gesamte Bewohnerschaft kleinerer Ortschaften ist eine gute und dabei billige Beleuchtung in den letzten Jahren ebenso ein Bedürfnis geworden, wie bei allen größeren Städten. Die Entwickelung einer jeden Gemeinde, besonders aber im Hinblick auf die Fortschritte des Handwerks und Gewerbes, welche heute den Wettbewerb mit der Großindustrie aufzunehmen haben, wird durch Schaffung einer Anlage gehoben, die zur Beleuchtung ebenso wie zum Kochen, Heizen, Glühen und zum Kraftbetriebe geeignet ist, dabei den Gemeindeetat nicht belastet, sondern die Zinsen und Tilgungskosten des dafür erforderlichen Anlagekapitals selbst verdient.

Von den beiden in Frage kommenden Systemen, Elektrizität und Gas, gibt die Elektrizität zwar eine bequeme und schöne Beleuchtung und läßt sich auch sehr gut zur Krafterzeugung verwenden, allein die Preise für Licht und Kraft sind so hoch, daß der Mittelstand dieselben nicht anzulegen vermag. Ein Elektrizitätswerk ist nur da von Vorteil, wo man Winter und Sommer eine bedeutende Wasserkraft kostenlos zur Verfügung hat.

Das Gaswerk liefert dagegen billiges und gutes Licht sowie den Stoff zum Kochen, Heizen und zur Krafterzeugung. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß für alle größeren Städte Steinkohlengas von den in Frage kommenden Gasarten die günstigste ist. Für kleinere Gemeinden ist jedoch das Anlagekapital für eine Steinkohlengasanstalt so hoch, daß kaum die Zinsen durch den Verkauf des Gases eingebracht werden können. Eine Steinkohlengasanstalt, die jährlich nicht mindestens 100 bis 120 000 Kubikmeter Gas zu verkaufen vermag, ist nicht rentabel.

Die Technik hat daher mit Eifer an der Lösung der Aufgabe einer geeigneten Kleingasfabrik gearbeitet, besonders seitdem durch den Auerstrumpf die Lichtemission der Gasflamme ungemein gesteigert und der Preis bei gleicher Helligkeit so verringert wurde, daß das Auerlicht wohl das billigste Licht der Jetztzeit ist.

Die Acetylengasapparate, in denen man anfangs die beste Lösung der Hauszentrale sah, haben infolge ihrer Explosionsgefahr, die mehr in den Eigenschaften des Acetylens als in der Konstruktion der Apparate begründet ist, die Hoffnungen nicht erfüllt. In letzter Zeit geht dagegen das Luftgas immer mehr bahnbrechend vor. Zwar gibt es auch Luftgasapparate schon seit geraumer Zeit, es haftete ihnen jedoch durchweg der Mangel an, daß das vergaste Petroleum-Destillat nicht auf längere Strecken fortzuleiten war, weil es sich in der kälteren Temperatur wieder verflüssigte. So einfach auch der Gedanke schien, die leicht verdampfbaren Kohlenwasserstoffe für Brennzwecke zu verwenden, so schwer war doch die Forderung zu erfüllen, sie auch für Leuchtzwecke praktisch zu verwenden und einen Apparat zu konstruieren, der nach Inbetriebsetzung auf ganz selbständige Weise, ohne Aufsicht und Bedienung, ganz gleichmäßiges Gas produzierte, unabhängig von den Schwankungen im Verbrauch und ohne durch die Temperatur beeinflußt werden zu können. Diese Schwierigkeiten sind durch die seit einigen Jahren auf den Markt gekommenen Benoid-Gasapparate gelöst.

Die Eigenschaften des Luftgases sind wesentlich von denen des Kohlengases verschieden. Zunächst ist der Geruch des Luftgases sehr schwach und keineswegs unangenehm und da es kein Kohlenoxyd und keinen Schwefelwasserstoff enthält, ist es absolut ungiftig. Daher kann man auch unbedenklich seine Schlafzimmer mit Benoidgas beleuchten. Die Verbrennungstemperatur des Luftgases ist außerordentlich hoch, weshalb das Licht sehr weiß ist und die natürlichen Farben nicht entstellt. Und weil eine Lichtquelle um so ökonomischer arbeitet, je höher die Temperatur des leuchtenden Körpers ist, stellt sich das Licht sehr billig.

Das Gas wird wie bei Steinkohlengas mit Glühstrümpfen von besonderer Imprägnierung gebrannt; das Rohrnetz, die Beleuchtungskörper und Gasmesser sind wie bei Steinkohlengas.

Das Prinzip der Herstellung von Luftgas besteht in der Beladung der atmosphärischen Luft mit den Dämpfen einer brennbaren Flüssigkeit. Vorzüglich hierzu geeignet sind die Petroleum-Destillate, besonders die spezifisch leichtesten, das Pentan und Hexan. Die Einrichtung und Funktion des Benoid-Gasapparates ist folgende: Durch einen mechanischen Antrieb, der in verschiedener Weise erfolgen kann, selbst durch ein einfaches Gewicht und in geeigneteren Fällen den Umständen entsprechend je nach Wunsch durch Motor, Wasserturbine, Elektromotor, Transmission etc. wird eine Welle resp. ein Räderwerk in Bewegung gesetzt. Hierdurch wird einerseits ein Becherwerk zum Einschöpfen von dem Gasstoff in den Vergasungskanal, andererseits ein Gebläse zum Ansaugen von Luft durch den Vergasungskanal angetrieben. Auf eine bestimmte Menge Luft wird also stets ein genau abgemessenes Quantum Hexan geschöpft. Dadurch wird erreicht, daß das Gas immer von gleicher Zusammensetzung ist, reich genug an Gasstoff, daß ein sehr helles Licht erzielt wird, aber doch so arm an Gasstoff, daß ein Ausscheiden (Kondensieren) in den Rohrleitungen bei der Abkühlung ausgeschlossen ist. Das Gebläse treibt das fertige Gasgemisch dann gleichzeitig in einen einige Liter fassenden Gasometer und von da gelangt das Gas fertig zum Gebrauch in die Rohrleitung. Der Gasometer dient aber nicht eigentlich als Gasaufsammler, sondern sein Zweck ist, mittels einer Bremse das Räderwerk und damit die ganze Bewegung des Apparates zu regeln. Ist der Apparat vollkommen betriebsfertig, das heißt, ist das Gewicht aufgezogen und Gasstoff im Becherwerk, so füllt sich der Gasometer bis zu einer gewissen Grenze, wodurch die Bremse angezogen und das Räderwerk zum Stillstand gebracht wird. Wird an irgend einer Stelle Gas aus der Leitung entnommen, so sinkt der Gasometer, läßt das Räderwerk frei und es wird immer soviel Gas erzeugt, wie gerade verbraucht wird resp. bis der Gasometer die Bremse wieder anzieht. Es können also ohne weitere Bedienung des Apparates gleichzeitig beliebig viel Flammen brennen, die Gaserzeugung regelt sich ganz nach Bedarf von selbst, gleichgültig ob es sich um eine kleine Anlage mit wenigen Flammen oder um eine Stadtzentrale mit hunderten von Flammen handelt.

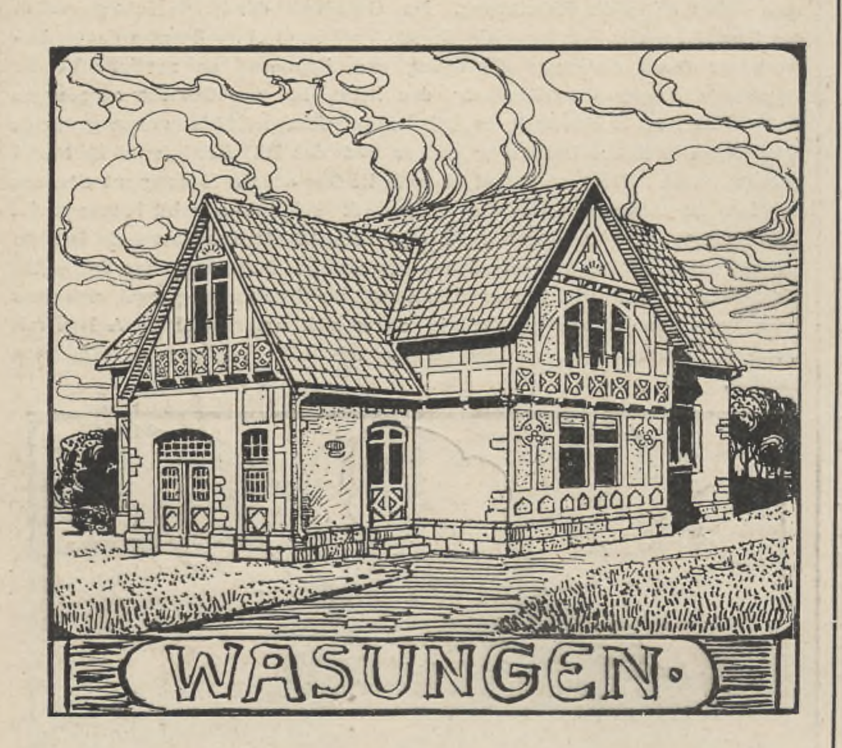


Die Benoidgasapparate haben in verschiedener Hinsicht noch ganz besondere Systemvorzüge. Die Beschickung der Apparate mit Brennstoff ist so eingerichtet, daß der Konsument weder mit dem Hexan noch mit dem Gas in Berührung kommt und ein Umgießen an der offenen Luft keineswegs stattfindet. Da die Karburation auf kaltem Wege erfolgt, ohne irgend welche Anwärmung durch eine Flamme, so ist eine Explosionsgefahr fast ausgeschlossen. Überhaupt ist weder das Hexan noch das Gas an sich explosiv; strömt durch einen offen gelassenen Hahn Gas aus, so sinkt es zu Boden, weil es schwerer als Luft ist, und entweicht nach außen. Ein explosibles Gemisch kann daher auch hierbei kaum eintreten und tatsächlich sind ja schwere Luftgasexplosionen trotz der vielen tausend Anlagen unbekannt. Einer der Hauptvorzüge der Benoidgasapparate ist die überaus einfache Bedienung, die durch jeden Laien erfolgen kann. Und selbst bei größeren Anlagen von mehreren tausend Lichtern für kleine Städte ist kein besonders gelerntes Personal nötig. Die Gaserzeugung findet vollkommen automatisch und kontinuierlich statt.

Das Terrain der Gasanstalt kann weit kleiner sein, als für Steinkohlengas und inmitten der Stadt liegen, da eine Benoidgasanstalt keinen Rauch, Ruß oder Geruch erzeugt. Das Rohrnetz kostet ebensoviel wie bei einer Kohlengasanlage, die Zentrale selbst und die Bedienung ist viel billiger.

Da nun die Anlagekosten wie die Löhne die Hauptrolle für die Rentabilität einer Zentrale spielen, so wird sich eine Benoidgasanstalt verhält-

nismäßig gut verzinsen. Daraus erklärt sich auch, daß bereits so viele Stadtverwaltungen, Behörden und Private eine Benoidgasanstalt in Betrieb genommen haben. Innerhalb der letzten drei Jahre sind von der Firma Thiem und Töwe, Halle a. S. mehr als 800 Apparate für verschiedenartigste Verwendung geliefert worden, darunter an die Stadtverwaltungen Laage i. M., Sülze i. M., Wasungen i. Th., Bad Berka, Gollantsch i. P., Erfde i. Holst., Arendsee i. Meckl., Vinderup uud Hornboek i. Dänem., an die Königlichen



Eisenbahndirektionen Halle und Cassel, für die Bahnhöfe Friedland, Warschau, Minsk, Lublin und zwar sind die beiden letzteren Zentralen im Auftrage der russischen Regierung ausgeführt worden. Im Bau befinden sich zurzeit die Benoidgasanstalten in Kostschin i. Posen, Albersdorf i. Holst., Aszod in Ungarn, sowie der Übergangsbahnhof Skalmierzyse i. Posen. Die Abbildungen der Zentralen in Wasungen und Berka lassen erkennen, daß dem Baumeister für die architektonische Ausgestaltung der weiteste Spielraum gelassen ist, so daß diese gefälligen Gebäude jeder Ortschaft zum Schmuck gereichen können.

VACUUM-REINIGUNGSAPPARATE. Auf dem Gebiete der Wohnungsreinigung sind in letzter Zeit bedeutende Vorteile gezeitigt. Während die bisherige Reinigung durch Kehren oder Klopfen die Gesundheit der Menschen in höchste Gefahr brachte, da beim Ausklopfen oder Kehren ein Aufwirbeln des Staubes stattfand und der beabsichtigte Zweck nicht erreicht wurde, weil sich der Staub wieder auf die umstehenden Möbel setzte, hat die Firma H. Hammelrath & Co., G. m. b. H., Cöln-Lindenthal einen Vacuum-Reinigungsapparat in den Handel gebracht, der allen Anforderungen der Neuzeit entspricht. Bei Anwendung dieses Reinigungssystems ist viel Arbeit erspart, da ein Verrücken der Möbel, Aufnahme der Teppiche und Ausklopfen im Freien nicht mehr nötig wird.

Der Apparat wird als stationäre Entstaubungsanlage gewöhnlich im Keller untergebracht und entweder durch Elektromotor oder durch einen Wasser-, Gas- oder Benzinmotor angetrieben. Ist bereits Kraftbetrieb vorhanden, so kann der Apparat auch mit diesem, da nur ein geringer Kraftverbrauch in Frage kommt und da es sich auch nur um eine kurze Betriebszeit handelt, in Verbindung gebracht werden.

Das Saugrohr des Apparates wird ähnlich wie das Druckrohr einer Wasserleitung zu den Etagen bezw. zu den einzelnen Räumen, welche für die Reinigung in Frage kommen, geleitet und wird entweder auf die Wand gelegt oder in die Wand eingemauert. Es ist nun zweckmäßig, im Korridor der Etagen oder auch in jedem Raume eine Anschlußstelle mit luftdicht verschlossener Kapsel anzubringen, an welcher beim Reinigen ein entsprechend weiter Spiralschlauch mit Schnüffelrohr angeschlossen werden kann.

Die Entstaubungsanlage kann aber auch besonders für Wagenreinigung usw. transportabel eingerichtet werden.

DIE TECHNISCHE HOCHSCHULE HANNOVER hat vom 24. bis 26. Mai dieses Jahres unter starker Beteiligung, auch von auswärts, den Tag ihres 75 jährigen Bestehens festlich begangen. Das Programm umfaßte u. a. auch die Besichtigung hervorragender Sehenswürdigkeiten der Leinestadt. Dem Besuch der Fabrikanlagen von Günther Wagner seitens einer großen Zahl alter Herren und von Hochschülern wurde allein ein Vormittag gewidmet. Der konstruktiv und architektonisch hervorragende Neubau, unter der Oberleitung des Herrn Baurat O. Taaks erstanden, und ebenso der vor Augen geführte Fabrikationsgang fand das größte Interesse und wird zweifellos in technischen Kreisen, welchen die Besucher angehören, in vielen Punkten als Vorbild dienen.

3. Jahrgang 1906 9. Heft



KULTURARBEITEN.

Von PAUL SCHULTZE-NAUMBURG, Saaleck bei Kösen. Hierzu Tafeln 65 und 66.

Vorbemerkung des Herausgebers: In Band IV seiner „Kulturarbeiten“ behandelt der Verfasser den Städtebau in der ihm eigenen anschaulichen Darstellungsweise mit Gegenüberstellung guter und böser Beispiele. Den Großstädten gegenüber gibt er sich zwar durchaus als Pessimist; am liebsten würde er es sehen, wenn dem schier unaufhörlichen Wachstume der Großstädte noch Einhalt getan werden könnte, einem Wachstume, das er mit einer ungesunden Fettanschoppung vergleicht — die üblen Folgen ergäben sich daraus mit zwingender Notwendigkeit von selbst! Darum wendet er sich in seinem Buche mehr den kleineren und kleinsten Städten zu, die mit der Zeit wieder eine größere Bedeutung gewinnen würden, wenn erst die krankhafte Großstadtsucht überwunden sei. Doch irrt er in der Annahme, als ob sich bisher die Bemühungen um eine Städtebaureform ausschließlich auf die Großstädte gerichtet hätten und als ob seine anregenden Betrachtungen den Großstädten auch nichts mehr zu nutzen vermöchten. Damit bestätigt er vielmehr, was er bekämpft, daß nämlich die moderne Stadt doch etwas anderes ist, als die Stadt unserer Altvorderen. Nur die künstlerische Gestaltungs**weise** kann dieselbe sein und deshalb behalten die Hauptgrundsätze des Verfassers für **jede** Zeit und für **jede** Art menschlicher Ansiedlungen ihre Giltigkeit, richtig verstanden also auch für die von ihm gehaßten Großstädte, die übrigens doch, abgesehen davon, daß noch manchen Mängeln mit etwas Willenskraft abzuhelfen wäre, auch jetzt schon neben ihren Schattenseiten mancherlei schätzenswerte Vorzüge zu bieten pflegen. Ein Ausschnitt seines Buches, der ein in sich wohl abgeschlossenes, die zweckmäßige und zugleich schöne Verwertung der früheren Stadtbefestigungen behandelndes Kapitel darstellt, mag dies im Nachfolgenden beweisen.

Es ist eine bei allen Epochen zu machende Beobachtung, daß eine jede Zeit gern die Werke der ihr unmittelbar vorausgegangenen zerstört, um sie durch eigene Bauanlagen zu ersetzen. Solange man im Besitz eines gefestigten künstlerischen Könnens war, hatte das nichts zu sagen, wenn man sich nicht an Werken vergriff, die als Dokumente der Weltgeschichte von unersetzlichem Werte waren. Wenn aus dem Colosseum in Rom ein Steinbruch gemacht wurde, um damit Häuser zu bauen, so ist das für alle Zeiten bedauerlich, auch wenn wir die neuen Häuser ihrerseits wieder bewundern. Wenn dagegen ein Gutsherr sein altes Herrenhaus wegriß, um ein neues Schloß, das schöner war als das alte, an seine Stelle zu setzen, so ist das natürlich und liegt im Sinne des Lebens, der das Alte sterben läßt, um es immer wieder neu zu ersetzen. Ganz anders liegt aber der Fall, wenn gewichtige Anlagen zerstört werden, weil man nicht die Fähigkeit besitzt, sie in ihrem Wert zu erkennen und zu benutzen.

Die meisten älteren Städte erbten aus ihrer mittelalterlichen Vergangenheit einen Gürtel von Wallmauern, Toren und Türmen, die den inneren alten Kern der Stadt umschlossen und sie von den Vorstädten und Gartenstraßen

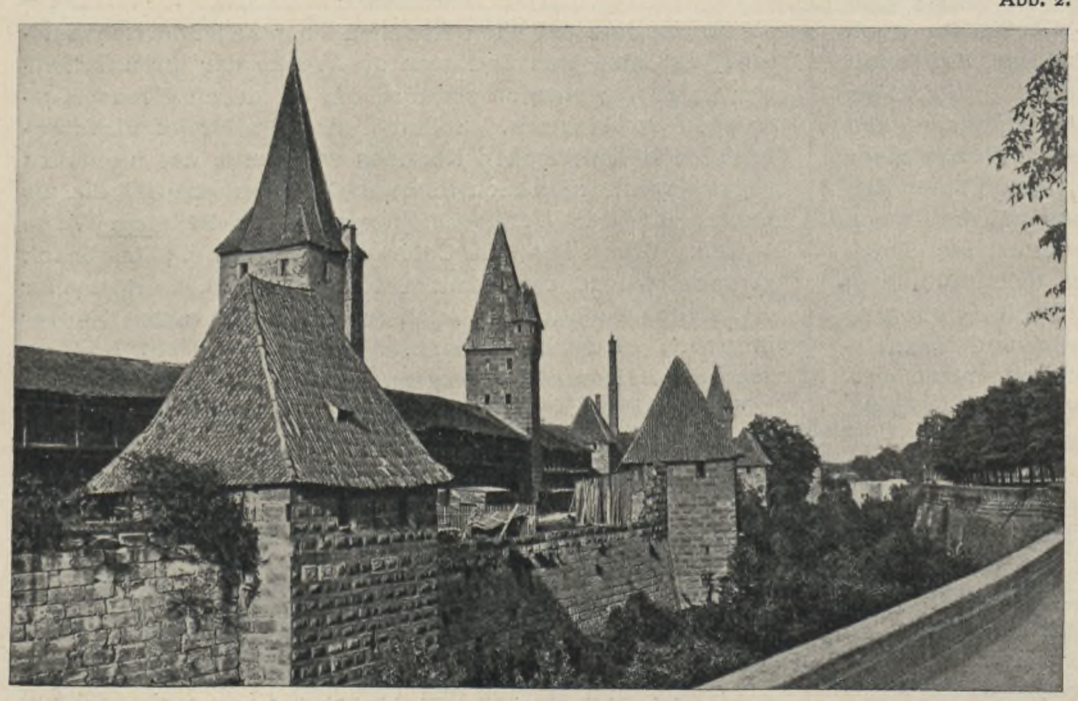
Abb. 1.



trennten, die sich seit dem 18. Jahrhundert vor den Mauern auszubreiten begannen. Das 18. Jahrhundert war mit diesem Erbe meist recht vernünftig umgegangen. Es dachte nicht daran, historisch oder pietätvoll vorzugehen und die alten Zeugen einer vergangenen Zeit aus archäologischen Gründen zu bewahren. Es waren vernünftig-praktisch denkende Menschen, die dem Leben gemächlich ins Gesicht blickten und die Dinge der Welt in der Absicht hinnahmen, es sich in ihnen möglichst gemütlich zu machen. Und so erhielten sie, wo es irgend anging, jene alten Reste, nicht weil sie sonderliche Achtung vor ihnen gehabt hätten, sondern weil sie sie ausgezeichnet brauchen konnten. Die Art und Weise des 18. Jahrhunderts, die Wallmauern, Stadtgräben, Tore und Türme zu verwerten, ist ganz außerordentlich lehrreich und verdient deswegen in breiterem Rahmen untersucht und betrachtet zu werden, um so mehr, da das meines Wissens noch nirgends recht geschehen ist.

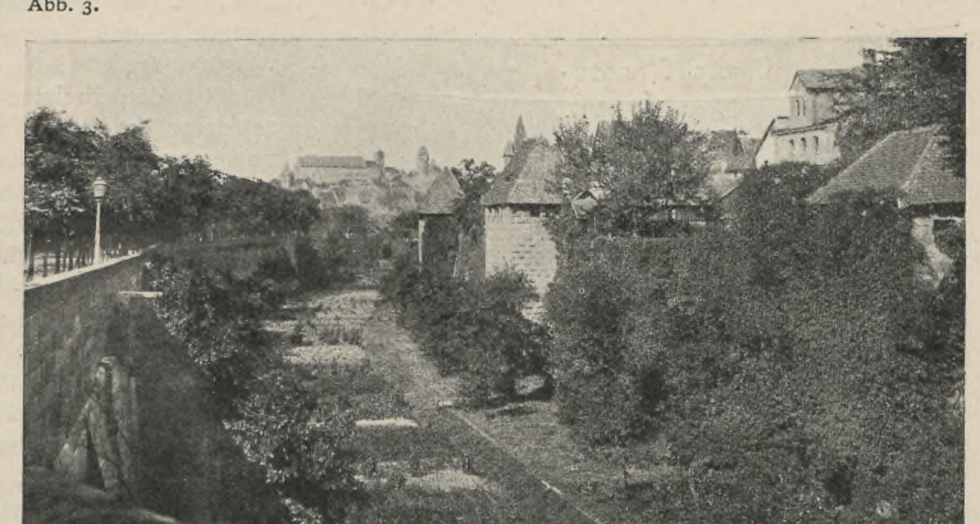
Seitdem man die Städte geöffnet hatte, waren Mauern und Tore für den ursprünglichen Zweck des Schutzes und Abschlusses überflüssig geworden. Aber man hatte so viel natürliches Gefühl für Raumgestaltung, daß man doch wohl ahnte, daß man mit so wundervollen und großartigen Raum- und Baugestaltungen, wie jene Wälle es waren, etwas anfangen könne. Und so entdeckte man sehr bald, daß sich unglaublich viel aus diesen mittelalterlichen Resten für die moderne Stadt, ihre Menschen und deren Bedürfnisse machen ließ. Mit den Grundstücken und Gebäuden, die hinter den Wallgängen lagen, gingen diese, ja oft ein Stück des Wallgrabens selbst in Privatbesitz über. Dieser hohe Sitz auf den Mauern, von denen sich über Gräben und die Teile vor der Stadt meist eine vortreffliche Aussicht bot, waren für die mit natürlichem Baugefühl begabten Menschen des 18. Jahrhunderts in außerordentlichem Grade anregend. Sie waren nicht mehr sonderlich kriegerisch gesinnt, sondern vor allen Dingen von einer alles durchdringenden Lebensfreude beseelt, und so stellte sich sofort bei allen, scheinbar ziemlich gleichmäßig, die natürliche Idee ein: wie vortrefflich paßt dieser hohe Sitz, um hier ein Plätzchen zum Sitzen, Schauen und fröhlichem Genießen anzulegen. Es war im 18. Jahrhundert etwas ganz Selbstverständliches, daß sich solch ein Traum sofort in Gartengestalt verwirklichte. Und so sehen wir überall auf den Wällen reizende Gartenanlagen sich ausdehnen, die über die oft niedriger gelegten Mauern lustig ins Land herausschauen. Gartenhäuschen und Pavillons wurden auf die soliden Fundamente aufgesetzt, von deren Fenstern aus man die reichsten Blicke ins Land und die Gärten hinein genießen konnte. Die alten Warttürme und die Bastionen wurden ebenfalls in ähnlicher anmutiger Weise verwendet. Oft sogar setzten sich ganze Wohnhäuser auf die mächtigen alten Fundamente der Stadtmauern, und ihre Ausläufer zogen sich bis weit nach hinten zu den engeren Straßen, die von der Stadt her die den Mauern nächstliegendsten waren. Auch die Wallgräben selbst blieben nicht unbenutzt. Hatte früher vielleicht lebendiges Wasser sie durchzogen, so waren jetzt so viel sumpfige Wasseransammlungen dort entstanden, die dem praktischen Sinne des 18. Jahrhunderts nicht mehr behagten. Man leitete das Wasser ab, füllte gute Gartenerde auf, und so entstanden in den Wallgräben selbst wieder neue Gärten, die ihrem Charakter nach meist nicht jene beinahe epikuräischen Züge trugen, wie die Gärten auf den Mauern, sondern mehr die Form von Gemüse- und Nutzgärten annahmen. In der Regel waren diese Wallgräben von zwei Seiten von Mauern eingefaßt: der inneren eigentlichen und der äußeren Wallmauer, die einst dem Feinde das Betreten des Wallgrabens selbst erschweren und sein Verlassen unmöglich machen sollte. In diesen tief gelegenen Gärten entwickelte sich gemäß ihrer außerordentlich günstigen Lage

Abb. 2.



eine üppige Fruchtbarkeit. Durch ihre tiefe Lage waren sie den Winden entzogen. Die Tiefe sicherte ihnen Feuchtigkeit, während die Mauern an ihrer Süd- oder Nordseite den Pflanzen starke Wärme oder kühlen Schatten zu bieten vermochten, je nachdem ihr Wachstum es verlangte. Aber auch der äußere Wall, der sich meist außerhalb der Gräben um die ganze Stadt herumzog, war diesen lebensfreudigen Menschen eine willkommene Beute. Sie sahen sofort mit derselben Sicherheit, daß dieser Wallumgang die vortrefflichste Vorarbeit für eine Promenade rings um die Stadt bildete. Denn in der Tat war hier von Kräften, die für ganz andere Zwecke gearbeitet hatten, eine Gestaltung geschaffen, die für eine sichere und lebensfrohe Zeit für den neuen Zweck gar nicht besser gewünscht werden konnte. Man ebnete den äußeren Wall, legte breite Wege auf ihm an, die man mit doppelten Baumreihen von Linden oder Kastanien bepflanzte, und schuf so einen herrlichen Promenadenweg, der sich rings um die alte umwehrte Stadt hinzog. Die Bewohner hatten nun einen langgestreckten Weg in ihrer unmittelbarsten Nähe, der sie im Freien vor der Stadt hinführte, ohne sie weit von ihren Wohnungen selbst zu entfernen, wie es dem Wesen des täglichen kurzen Spaziergangs am besten entsprach. Es wurde so ein Korso geschaffen, der sich in gesunder Luft unter dem Schatten der Bäume hinzog und einen stets wechselnden reizvollen Blick auf Türme, Mauern und Dächer der Stadt bot, die in ihrem neuen Schmucke der Gärten doppelt heiter aussah. Der Bürger, der täglich diesen Spaziergang machte, mußte im Betrachten seiner Heimat sie immer mehr lieb gewinnen, und sein Sinn mußte mit der Vergangenheit, dem Wachsen und Werden der Stadt sich enger verbinden.

Abb. 3.



Daß die ungezählten Anlagen dieser Art, wie sie uns in Resten aus dem 18. Jahrhundert überkommen sind, nicht dem Zufall oder einer bloßen Mode ihre Entstehung verdanken, wird niemand bezweifeln, der die außerordentlich durchdachte Schönheit und das natürliche organische Wachstum dieser Anlagen beobachtet hat. Man sollte nun meinen, den Städten des 19. Jahrhunderts sei diese Neugestaltung als ein so beneidenswertes Erbe zugefallen, daß sie seinen Besitz hätten hüten und achten sollen.

Aber das, was die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts mit diesem Erbe tat, ist für den unbefangen denkenden Beobachter derartig erstaunlich und überraschend, daß man kaum begreifen kann, wie es möglich ist, daß all diese Vortrefflichkeit in wenigen Jahrzehnten wie von Barbarenhänden zerstört wurde.

Eine allgemeine Manie ergriff die sämtlichen Stadtverwaltungen, die Wallgräben und ihre freundlichen Gärten mit außerordentlichen Kosten abzutragen, zuzuschütten und sie zu ebnen, um das an ihrer Stelle zu errichten, was der moderne Mensch unter „Parkanlagen" versteht. Das heißt, man teilte, nachdem alles geebnet war, das Gelände in die üblichen Bretzelwege ein und pflanzte Gruppen von unregelmäßigem Gebüsch und Tännchen darauf, die die ganze unselige Gestaltungsunfähigkeit des 19. Jahrhunderts in sichtbaren Zügen in sich tragen. Nachdem die Wallmauern so verschüttet und die Gesamtgestaltung ihren Hauptreiz eingebüßt hatte, ging man weiter daran, die Reste von Bastionen, Mauern und Türmen ganz zu beseitigen, obgleich sie eigentlich niemand im Wege standen.

Die Summen, die in Deutschland für diese Verwüstungsarbeiten vertrodelt wurden, müssen sich auf ungezählte Millionen belaufen. Tatsächlich erreicht ist damit rein nichts; nicht einmal die Bauspekulation hat etwas gewonnen, da die neuen Straßenanlagen ja schon in der vortrefflichsten Form geschaffen waren und auch mit Benutzung der Wallmauern, Graben und Promenaden ebensoviel Neubauten hätten geschaffen werden können. Nur mit dem Unterschiede, daß sie dann interessant und schön gestaltet hätten werden können, während sie nach der mühsamen

Abb. 4.

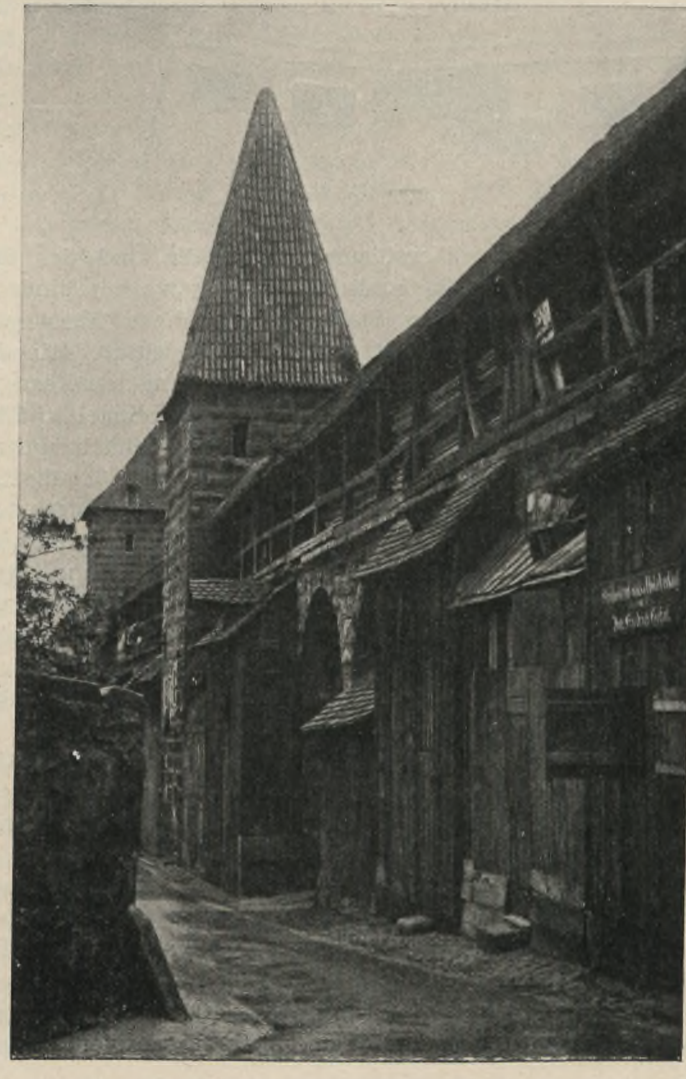


Abb. 5.

und kostspieligen Zerstörung der Wälle und des Drum und Dran langweilig und einförmig geworden sind. Die Behauptung, daß die Städte durch diese Zerstörungsarbeiten „geöffnet" würden, ist ein Trugschluß. Eine Stadt wird dadurch nicht offener, daß sich um den Kern, statt eines Gürtels von grünen Wällen und vereinzelten Turmanlagen, sich ein neuer noch höherer Gürtel von vierstöckigen Mietskasernen erhebt. Was heißt überhaupt offen? Ein Stadtkern kann nie offen sein in dem Sinne, wie es ein Gartenviertel ist, da seine eigene Bebauung ja keine offene ist. Und da die Tore nicht mehr nachts geschlossen werden. wie in früheren Zeiten, so könnte es sich höchstens um die Zahl und Breite der Zufahrten handeln. Wenn sie nicht genügt, muß sie natürlich vermehrt werden. Doch liegt darin nicht die Notwendigkeit, den Wallgürtel selbst zu zerstören.

Nürnberg bildet ein gutes Beispiel dafür, daß eine Großstadt sehr wohl diesen Wallgürtel in ihren neuen Organismus einschließen kann. Daß Nürnberg dadurch nichts verloren, sondern im Gegenteil etwas gewonnen hat, was keine andere deutsche Stadt mehr besitzt, ist eine zu bekannte Tatsache, um sie von neuem beweisen zu müssen. Ein jeder, der Nürnberg kennt, wird wissen, daß Verkehrschwierigkeiten dort nicht entstehen, und es mehren sich die Stimmen, die es aus wirtschaftlichen Gründen bedauern, daß frühere Zeiten nicht noch konservativer verfahren sind, als es geschehen ist. Hoffentlich wächst allmählich die Erkenntnis, daß es nicht nur aus Einzelgründen zu wünschen gewesen wäre.

Bei den meisten Städten lag kein Grund vor, die Promenaden selbst zu beseitigen, sondern man ließ sie in ihrer alten Breite stehen und schuf nur nach vollkommener Einebnung und der Anpflanzung von „Parkanlagen" langweiliger gelegene Baustellen. Einige große Städte haben zwar alles zerstört und an ihrer Stelle die sogenannten Ringstraßen angelegt. Es läßt sich wohl darüber streiten, ob diese ihren Platz ausgerechnet an dieser Stelle finden mußten, oder ob einige weite, groß angelegte Gürtelstraßen nicht gerade so gut auch hundert Meter weiter draußen sich hätten hinziehen können. Das, was die Städte durch Konservierung ihrer Vergangenheit gewonnen hätten, hätte sicherlich manche andere Nachteile reichlich aufgewogen, wenn das Allgemeinwohl über Vorteile vereinzelter Bauspekulanten gestellt wird. Die Art und Weise, wie aber die alten Wallanlagen am besten vom Bedürfnisse nach neuen Wohnstätten hätten benutzt werden können, ist für einen mit Raum- und Gestaltungsgefühl begabten Menschen so einfach, daß man immer noch nicht versteht, warum die Menschen den einfachen Gedanken ihrer Vorfahren nicht begreifen konnten. An der Außenseite des Walls, also noch außerhalb der Promenadenwege, ergaben sich die Baustellen ganz allein. Die brauchten nicht besonders geschaffen zu werden. Die Wallmauern selbst aber boten doch nicht allein für Gartenhäuschen, sondern auch für größere Wohngebäude ausgezeichnete Baustellen.

In der Regel lief zwischen Stadtmauer und Stadt eine schmale Gasse, von der aus einst die Wallgänge erreicht wurden (Abb. 4). Weiter stadtwärts liegen meist langgestreckte Grundstücke die sich bis zur nächsten größeren inneren Ringstraße hinziehen (siehe Abb. 5, Grundriß). Die Bebauung hätte nun folgendermaßen vor sich gehen können, wie sie tatsächlich schon hier und da in Ansätzen aus dem 18. und 19. Jahrhundert vorhanden ist. Sollten kleinere Häuser von mäßigem Umfang errichtet werden, so genügten oft schon die Grundstücke, die zwischen der kleinen Gasse und der Stadtmauer lagen. (Siehe auf dem Grundrißschema Abb. 5, Zone e und f.) Bei den großen mittelalterlichen Befestigungswerken ist da eine Tiefe von 10—15 m keine Seltenheit, was zum Einbauen eines mäßigen Hauses ja vollkommen genügt. Ein solches Haus stützte sich mit der einen Front vorn auf die soliden Fundamente der alten Stadtmauern, und seine Fenster boten nach der Seite den freiesten und reichsten Blick, den man sich wünschen konnte, und mit der anderen Front lag das Haus in der kleinen Gasse d, die einen stillen Zugang bildete, der aber nicht unfreundlich zu sein brauchte. Es hätte in der Hand der neuen Anlagen gelegen, diese ganze Gasse allmählich zum angenehmsten Gartenwege zu gestalten, wie es heute an anderen Stellen doch so oft in Form von Privatstraßen angestrebt wird. Wünschte man in ihr ein größeres Haus und Garten, so konnte man beliebig viel Gelände auf der Mauer abteilen und zuweilen sogar alte Bastionen für Gartenhäuser usw. ausbilden, wie es auf Abb. 6 zu sehen ist. Daß ein so angelegtes Haus von der Promenade her ein wundervoll bereicherndes Stadtbild abgeben kann, wird man bei Betrachtung der Bilder ohne weiteres verstehen. Die auf Abb. 3 abgebildete Bastion ist in ihrem untern Teil verwahrlost, aber Bilder wie Abb. 2 und 4 auf Tafel 65 u. a. werden leicht zeigen, was mit wenig Mitteln aber viel Verständnis daraus gemacht werden kann. Auch wenn die Bebauung keine so weitläufige mit großen dazwischen gelagerten Gärten hätte sein

sollen, so hätte sich auch dies unschwer ausführen lassen. Ja sogar eine geschlossene Häuserreihe und Gartenanlagen hätten auf dieser Mauer ihren Platz finden können, oder es müßten wunderlich geschmacklose Leute sein, die nicht mit Begeisterung sich nach diesen herrlichen Wohnungen gedrängt hätten, besonders wenn durch die Neuanlage die Zufahrtsstraße d hinter der Mauer entsprechend gestaltet worden wäre. Bevor es sich um ganz neue Bebauungen handelte, hätte man es ja alles in der Hand gehabt, so gut man es bei einem Bebauungsplan andrer Art in der Hand gehabt hat, Stadtteile vollkommen umzuwandeln.

Eine zweite Möglichkeit wäre endlich die gewesen, die auf dem Grundriß, Abb. 5, mit c bezeichnete Zone zum eigentlichen Baugrunde für neue Wohnhäuser zu nehmen, was unschwer gegangen wäre, weil hier zumeist kleinere und ärmere Häuser standen, deren Erwerbung auf keine unüberwindlichen Schwierigkeiten gestoßen wäre. In dem Falle hätte natürlich die eigentliche Mauer nicht überbaut werden dürfen, um den hinter ihr stehenden hohen Häusern freien Blick über Gräben und Promenade zu sichern. Dies wäre ohne Schwierigkeiten gegangen, wenn die Wälle Gärten geblieben wären, die ja auch unter Umständen zu den Häusern gegenüber der Straße hätten gehören können. Da die Straße ohnehin keine Verkehrstraße gewesen wäre, sondern mehr den Charakter einer Privatstraße getragen hätte, wäre es gar nicht ausgeschlossen gewesen, daß hier und da Überbrückungen aus dem ersten Stockwerke nach den gegenüberliegenden Mauergärten geführt hätten, die die Wohnungen in unmittelbare Verbindung mit den Gärten gesetzt hätten. Die Zufahrtsstraße hätte zudem auf verschiedene Weise gestaltet werden können, was natürlich hier rein grundsätzlich nicht festgelegt werden soll, weil eben ein jeder wirkliche Fall seine Sonderlösung verlangt. Das sind einzelne Baugestaltungen, auf die ich hier nicht näher eingehen will, auf die aber frühere Zeiten mit der größten Anmut und Sicherheit scheinbar mühelos kamen und die zur Benutzung so angenehm sind, daß wir uns glücklich schätzen müßten, wenn wir sie wieder hätten. Und eine zukünftige gesunde Architektur hätte sie sicher wieder gefunden, wenn nur nicht für Jahrhunderte hindurch durch die verfehlten Bauordnungen jeder interessante Baugedanke unmöglich gemacht wäre und alle Häuser in ein ödes gedankenarmes Schema gezwungen hätte.

Abb. 6.

Ich hätte diesen Vorwurf nicht so ausführlich behandelt, wenn es sich nur um einen Grabgesang handelte. Aber es besteht noch einiges Gute in Deutschland, das nur gerettet werden kann, wenn es von neuem dem Leben zu dienen vermag. Und in der angedeuteten Weise erblicke ich hierzu eine Möglichkeit.

Es ist mir mehr als wahrscheinlich, daß man auch mit modernen Festungswerken, die man eingehen läßt, etwas Besseres machen könnte, als sie mit ungeheuren Kosten abzutragen. Ganz sicher ließe sich auch bei ihnen mit geschickter Benutzung der vorhandenen Terrassenbildungen etwas Besseres machen, als mit dem später eingeebneten Gelände. Natürlich ließen sich auch hier Vorschläge nur von Fall zu Fall machen. Die heutige Art des mühseligen Beseitigens ist jedenfalls die unfruchtbarste.

BEBAUUNGSPLAN FÜR HARTHA BEI THARANDT.

ALS BEISPIEL EINER ENTSTEHENDEN SOMMERFRISCHE — Doppeltafel 67—68.

Von HEINRICH TSCHARMANN, Dresden.

Von Dresden und Tharandt führt eine Staatstraße an Punkt A des Planes — siehe Abb. a — vorüber, westlich in die große Staatswaldung des Grillenburger Forstes, welcher das neue Baugelände auf der ganzen Westseite begrenzt. Wegen dieser Waldung wird Hartha in steigendem Maße als Sommerfrische aufgesucht. Die Bautätigkeit wächst und wenn sie nicht allmählich den Nachbarorten zugedrängt werden sollte, mußte die Gemeinde darauf bedacht sein, ein Gelände zu erschließen, welches durch seine Lage und Bebauungsart wesentliche Vorteile bietet. In der Tat dürfte die von fast drei Seiten von Wald umschlossene, nach Osten sanft abfallende flache Mulde die Baulustigen bald an sich ziehen.

Bei der Planung kamen zwei Punkte in Betracht: die jetzt an der Flurgrenze von A nach B erst hinab, dann im Orte nach C wieder hinauf steigende, also in der Linie A B C D recht ungünstig verlaufende alte Hauptstraße soll von A über E und einen neuen Platz nach C

und D als neue Hauptstraße ohne bemerkenswerten Umweg und ohne verlorene Steigung mittten durch den neuen Ort führen; der neue Platz soll im Anschluß an den Gasthof und das Kurbad später einmal der geschäftliche Mittelpunkt des Ortes werden. Sodann wird vorgeschlagen: die im rechten Winkel zur Hauptstraße laufende Sohle der flachen Mulde als Parkpromenade mit Teich und Konzertplatz auszubilden, um den Sommerfrischlern einen Geselligkeitsmittelpunkt zu schaffen. Wenn die Nachbargemeinde diese Promenade bis zu der weiter unterhalb reizend gelegenen Talmühle fortsetzen wollte, dann würde ein anmutiger Spazierweg von Tharandt bis hinauf in den Grillenburger Forst führen und viele Spaziergänger und Ausflügler beiden Orten zubringen. Im einzelnen wurde darauf geachtet, daß die Straßen dem Gelände folgen, gute Baublöcke einschließen, zu vorhandenen Grundstücksgrenzen so verlaufen, daß bebaubare Stücke bleiben, endlich, daß sie nicht breiter als nötig werden. Die Hauptstraße soll 12, jede der anderen je 9 m breit sein. Es wird offene Bauweise mit Einzel- und einigen Reihenhäusern vorgesehen. An dem 35×50 m großen Platze sollen nach Norden und Westen geschlossene Häuserreihen ohne Vorgärten stehen, um die Anlage von Läden zu begünstigen. Sonst sind bis auf einige, wenig Tiefe besitzende Grundstücke Vorgärten angenommen. Zwischen Platz und Promenade sollen die Kirche und die Gemeindebauten später ihre Bauplätze finden.

Den neuen Plan bearbeitete Architekt Professor Tscharmann auf Wunsch der Kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Altstadt, durch Vermittlung des Ausschusses für Heimatschutz (Vorsitzender Oberbaurat Schmidt). Der Plan wurde im Grundgedanken bereits in einer Besprechung mit der Gemeindevertretung und auf Empfehlung des Sachverständigen der Amtshauptmannschaft, des Baurat Gruner angenommen. Es möchte hervorgeboben werden, daß auch der Sachverständige der Gemeinde Hartha, Verpflichteter Geometer Flach, sich von seinem Standpunkte aus sehr entgegenkommend zeigte und auf die neuen Absichten mit Interesse und Verständnis einging. Zum alten Plane — siehe Abb. b — sei nur bemerkt, daß er streng nach Vorschriften, die namentlich aus gesundheitlichen Gründen schablonenhaft durchgeführt wurden, entstanden war. Der neue Plan nimmt sich darin einige Bewegungsfreiheit, soweit sie durch die örtlichen Verhältnisse gerechtfertigt sind.

STRASSENNAMEN EINST UND JETZT.

Von BRUNO SCHWAN, Zabrze O.-S. (früher Posen).

Vorbemerkung: Nachdem ich im August 1905 den vorliegenden Aufsatz der Schriftleitung eingereicht hatte, erfahre ich durch die Freundlichkeit des Herrn Professor Goecke, daß auf dem Bamberger Denkmaltage vom 22.—23. September 1905 Herr Museumsdirektor Prof. Meier-Braunschweig ein ähnliches Thema zum Gegenstand eines erschöpfenden Vortrags gemacht hat.

Wenn ich es trotzdem wage, diese Zeilen der Öffentlichkeit zu unterbreiten, so bestimmt mich hierzu in erster Linie die Überzeugung, daß es keiner Sache etwas schaden kann, wenn von verschiedener Seite in die gleiche Kerbe gehauen wird. Ich tue es ferner, weil ich in dem Umstande, daß zu fast gleicher Zeit in verschiedenen Köpfen nichtsahnend ähnliche Gedanken entstanden, ein Zeichen dafür erblicke, daß für diese Gedanken die Zeit erfüllt zu sein scheint.

Der hochinteressante Meiersche Aufsatz behandelt seinem Thema entsprechend die Erhaltung alter Straßennamen. Ich unternehme einen bescheidenen Versuch hauptsächlich die Unkultur in den heutigen Straßennamen darzulegen und mußte hierbei selbstverständlich als Gegenbeispiel die wundervolle Plastik der alten Namen heranholen.

Die Kenner des Meierschen Aufsates bitte ich um gütige Nachsicht wegen etwaiger Wiederholungen. Wünsche ich meinen bescheidenen Anregungen der Sache wegen auch begreiflicherweise einen ausgedehnten Erfolg, so würde ich eine recht befruchtende Wirkung der von Herrn Prof. Meier vorgetragenen Gedanken mit noch größerer Freude begrüßen.

Denn wenn Kulturlosigkeit in ihrer Wirkung an neuen Schöpfungen betrübend ist, so wird sie zur Barbarei, sobald sie ihre schändende Hand an das gute Altüberkommene legt.

Als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts besonders auf baukünstlerischem Gebiete die Naivität im Schaffen zu Grabe getragen wurde, um einer sozusagen wissenschaftlichen Architektur Platz zu machen, da war das Einschlafen dessen, was man in der Kunstgeschichte einen Stil nennt, gewiß nur ein Symptom, eine Folgeerscheinung eines viel tiefergehenden Verlustes, den die Zeit erlitt.

Der künstlerische Geist, die künstlerische Kultur überhaupt, war es, die verloren ging, eine Kultur, die in den glücklichsten Zeiten nicht nur die Werke der Kunst geadelt, sondern auch dafür gesorgt hatte, daß jede Lebensäußerung einer künstlerischen Weltanschauung entsprang. Es wird da immer schwer sein, die genauen Grenzen zwischen Ursache und Wirkung zu ziehen, und es ist ja auch nicht der Zweck dieser Zeilen, so etwas überhaupt nur zu versuchen. Ich glaubte aber den Hinweis auf diese Erscheinungen doch meinen Bemerkungen vorausschicken zu müssen, um es sozusagen zu begründen, weshalb ich das, worüber ich reden will, überhaupt für eine künstlerische Frage halte. Was ist denn künstlerisches Schaffen anderes als für den rechten Inhalt die rechte Form zu finden, und was ist darum die Fähigkeit plastischen Ausdrucks im Worte anderes als eine künstlerische Fähigkeit?

Daß unsere Vorfahren diese Fähigkeit in hohem Maße besaßen, können wir allerorten beobachten, nicht am wenigsten an den Namen, den sie ihren Straßen und Plätzen zu geben wußten; gleichzeitig aber können wir auch uns unserer eigenen kläglichen Armut bewußt

werden, wenn wir die Leistungen unserer Zeit mit den ihrigen vergleichen.

Ein Blick auf den Plan einer beliebigen Stadt, deren Vergangenheit nur um ein paar Jahrhunderte zurückreicht, die aber auch einige neuere Stadtviertel aufweist, wird meine Behauptung zur Genüge beweisen. Dort herrlichste Plastik im Wort, treffendster Ausdruck für das Charakteristische, Freude und Humor und fröhliches Leben, hier ödeste Geistlosigkeit, Verlegenheit in allen Punkten, teils Großmannssucht, teils eine törichte Art von Loyalität, mit einem Worte geistiger Tod.

Sehen wir uns die alten Namen genauer an, so finden wir stets, daß ihre Benennung einen triftigen Grund hat, ja daß sie eigentlich kaum besser und treffender gegeben werden konnten, und es wird uns fast immer gelingen, diesem Grunde auf die Spur zu kommen. Die Ursache dieses Unterschiedes zwischen einst und jetzt liegt außer den oben skizzierten Zeitcharakteren in erster Linie daran, daß jene Namen*) vom Volke geschaffen wurden, daß sie der Straße sozusagen anwuchsen, während heutzutage häufig eine Straße bereits ihren Namen besitzt, noch ehe ein einziges Haus daran gebaut ist und daß sie diesen Namen einem einzelnen, zumeist künstlerisch empfindungslosen Manne oder einem ebensolchen Ausschusse verdankt. Und doch ließe sich der alte Weg auch heute noch beschreiten, wollte man nur einmal den Versuch damit wagen. Das „Volk" hat auch heutzutage trotz alledem noch mehr von der hierzu erforderlichen Fähigkeit, als man allgemein ahnt. —

Man hat aber überhaupt nicht an die Möglichkeit gedacht, daß es anders sein könnte, als es ist und hat diese Angelegenheit nicht für wesentlich genug gehalten, um einen solchen Versuch zu machen.

Und doch brächte der im kleinen einen nicht zu verachtenden Gewinn. Wer mir in dem bisherigen Gedankengange beigepflichtet hat, wird es ohne weiteres zugeben, daß es unendlich viel schöner ist, durch eine Straße mit einem so recht knorrigen, lebensvollen Namen aus alter Zeit zu wandeln, als durch eine beliebige, moderne Müller- oder Meyerstraße. Das Leben, das im alten Namen steckt, ist eben nicht tot zu kriegen und wird dem, der den Namen ausspricht, immer von neuem Freude machen, ja ihn vielleicht zu Gedanken anregen, und das ist in der nervösen Hast des heutigen Lebens gewiß ein schöner Gewinn.

Sehen wir uns einen alten Plan genauer an, so werden wir unschwer drei große Gruppen von Straßennamen feststellen können. Zunächst sind es die Hauptverkehrstraßen, die alten Handelswege, die aus der Stadt heraus nach den nächsten Handelsplätzen führten und nun nach diesen benannt werden. Dann folgen diejenigen Straßen, die die Gewerke, kirchlichen Orden oder sonstige größeren Volksgruppen beherbergten und schließlich, — und das ist die größte Gruppe — sind es Straßen und Plätze die nach ihrem Aussehen, ihrer Lage oder sonst einem charakteristischen Merkmal auch nach darin stehenden Bäumen ihren Namen erhielten.

Als Beispiel, von dem wir ausgehen wollen, wähle ich ganz ohne Nebenabsicht meine Vaterstadt Posen; fast jeder andere Ort wird sich als ebenso geeignet erweisen.

*) In den meisten Fällen.

Hier haben wir, als zur ersten Gruppe gehörig, die Wronker Straße in nördlicher Richtung verlaufend, die Breslauer Straße, die nach Süden, die Buker Straße, die nach Westen weist und andere mehr, alles Straßen, die tatsächlich nach jenen Orten hinausführen. Und nun vergleiche man damit Berlin mit seiner Flensburger, Eldenaer, Würzburger oder irgend einer anderen Straße, die einen Städtenamen trägt. Es fehlt das geistige Band, und trotz größter Mühe wird sich ein Zusammenhang zwischen jener Stadt und der Straße nie konstruieren lassen. Ich gebe zu, daß für Berlin außergewöhnliche Verhältnisse vorliegen, es wird aber Städte in Menge geben, die — trotz geringerer Verlegenheit — in der Wahl ihrer Straßennamen ebenso sinnlos vorgegangen sind.

Gruppe zwei bietet uns in Posen die Gerberstraße*), Schuhmacher-, Schlosser-, Bäcker-, Schiffer-, Waisen-, die Franziskaner-, Dominikaner-, Jesuitenstraße, den Bernhardinerplatz und die nirgends fehlende Judenstraße. — Und was tut die heutige Zeit? — In ihrer törichten Empfindlichkeit möchte sie aus der Judenstraße gern eine Müller- oder Schulzestraße machen. Die alte „Gasse"**) hat sie längst in eine moderne „Straße" verwandelt. Das ist, was ich oben als Großmannssucht zu charakterisieren versuchte. Aber gerade für diese Schwäche der Zeit bietet uns die dritte Gruppe die schönsten Beläge. Wie eindeutig lesen sich Namen wie: Neue Straße, Breite Straße, Schloßstraße, Wiesenstraße, Halbdorfstraße, Torstraße, Büttelstraße, Bergstraße, Lindenstraße, der Graben, die Fischerei und andere mehr.

Aber gerade diese Namen sind es, denen die jetzige Zeit das geringste Verständnis entgegenbringt. Ist man schon geistlos genug, für die neuen Kinder keine passenden Namen finden zu können, so lasse man den alten das, was sie haben, und halte die Finger von Verschlimmbesserungen fern.***) — Ich möchte es mit für ein Stück Denkmalpflege erklären, sorgfältig darüber zu wachen, daß an jene alten Namen nicht gerührt, das nichts an ihnen geändert wird.

Hat sich „der Graben" schon die Modernisierung in die Grabenstraße gefallen lassen müssen, so ist es geradezu frevelhaft, aus der „Fischerei" eine beliebig benannte Straße zu machen, mit deren Namen man einen um die Stadt verdienten Mann zu ehren sucht. Diese Art der Ehrung ist so zeitgemäß, daß man sich fast darüber wundert, wie jemand daran überhaupt Anstoß nehmen könne. Und doch hat das Mittelalter eine solche Ehrung kaum gekannt, obwohl der ganze Zuschnitt der Städte es dem einzelnen gewiß erleichterte, sich in viel höherem Maße um seine Stadt verdient zu machen als es heutzutage möglich ist. Wohin solche Namengebungen führen, kann man in Berlin an der Prinz-Louis-Ferdinandstraße oder am anderen Orte an der schönen „Erzherzogin-Maria-Annunziatastraße" bewundern. Da ist der Schritt zur „Oberbürgermeister-Friedrich-Lehmannstraße" auch nicht mehr allzu groß.

*) Die alten Zunftstraßen, schmale Wohnstraßen, wurden früher als Gassen bezeichnet.

**) In Österreich und Süddeutschland wird heute noch vielfach zwischen „Gasse" und „Straße" unterschieden.

***) Darauf hat der Herausgeber der Zeitschrift auch in seinem Vortrage auf dem Brandenburgischen Städtetag zu Kottbus 1904 hingewiesen. Als wenn die Städte sich ihrer Vergangenheit zu schämen hätten

Den oben genannten „Graben", oder. wie es auf der Karte hieß, die Grabenvorstadt, trennte von der Stadt ein stillstehender Arm der Warthe, der die Faule Warthe hieß, ein ähnlicher Wasserlauf, wie ihn Breslau einst in der Kätzelohle besaß. In beiden Städten sind die Gewässer zugeschüttet und zu Straßen geworden. Aber während man in Breslau pietätvoll der Straße den Namen jenes Flüßchens ließ, hat man hier aus der Faulen Warthe eine Posadowskystraße gemacht, nicht zum Segen der Charakteristik. Und doch hätte sich gewiß eine andere, vielleicht noch würdigere Art der Ehrung für jenen um die Stadt so hochverdienten Mann finden lassen. Aber es brauchts heut keiner Verdienste um grad jenen Ort, haben wirs doch hier als Gipfel der Loyalität sogar zu einer Caprivistraße, einer Hahnkestraße gebracht. Ein Sumpf, der früher an seinen trockenen Stellen von den Trommlern und Pfeifern des Militärs zu ihren geräuschvollen Übungen benutzt wurde und den das Volk das „Tambourloch" getauft hatte, er ist zugeschüttet worden, aber man hat den schönen Namen leider mitbegraben und einen „Livoniusplatz" daraus gemacht. Man glaubte einen General damit ehren zu müssen, der einige Jahre am Orte gewirkt hatte.

Es wird sich in einer anderen, besonders einer älteren Stadt sicherlich noch eine viel schönere Sammlung mustergültiger alter Namen zusammenstellen lassen. Aber es soll ja nicht der Zweck dieser Zeilen sein, das Thema völlig zu erschöpfen. Nur einige derartige Beispiele aus anderen Städten möchte ich im folgenden noch erwähnen, die mir das Gesagte nicht nur zu erweitern, sondern auch zu vertiefen scheinen.

Da fällt neben all den genannten Unterschieden auch eine Eigentümlichkeit der alten Straßen außerordentlich wohltuend auf und das ist, daß die Bedeutung der Straße für den Verkehr auch im Namen wiederklingt, daß es neben der Straße auch noch die Gasse, das Gäßchen, den Weg, den Pfad, den Steg, den Damm, den Winkel gibt und was der charakteristischen Benennungen mehr sind. Ich erinnere an den „Breiten Weg" in Magdeburg, den „Grünen Weg" in Berlin, den „Düsteren Eichweg" in Göttingen, der mir jedesmal Freude machte, wenn ich ihn als Adresse auf den Brief schrieb.

Sind wir im Städtebau nachgerade soweit, die öden, ewig gleichbreiten Straßen glücklich insofern überwunden zu haben, daß wir der Nebenstraße auch eine geringere Breite zugestehen, so sollten wir auch den Schluß daraus ziehen und uns in der Wahl des Namens einer größeren Ehrlichkeit befleißigen, indem wir nicht ein jedes Gäßchen stolz zu einem Pariser Boulevard herausputzen*).

Außerordentlich eigenartig und besonders angenehm berühren uns aber diejenigen Namen, in denen das Wort Straße überhaupt nicht vorkommt, sondern die eben nur das bezeichnende oder einmal für jenen Ort bezeichnend gewesene hervorheben. Wie humorvoll berührt uns jener Ort — ich glaube, es ist in Straßburg — „Wo der Fuchs die Enten holt", offenbar ein früheres Diebsviertel, ferner „Die rote Reihe" in Hannover, die „Ackerwand" in Weimar, die dereinst vielleicht an einer am Acker stehenden Mauer als Fußpfad vorüberführte. — Und dann Berlin mit seiner Straße „An der Stechbahn", deren Bedeutung ja allgemein bekannt, mit „Neu-Kölln am Wasser", dem „Krögel", „An der Schleuse", der „Friedrichsgracht", „In den Zelten", „Am Kupfergraben", „Am Weidendamm", ferner Braunschweig mit dem „Sack", dem „Krähenfeld", Danzig mit häufig so merkwürdigen Namen, daß sie dem Uneingeweihten förmlich Rätsel aufgeben, wie mit der Straße „Mattenbuden". Was steckt doch für ein Leben in all den Namen, und viel, viel Charakter!

Doch ich glaube, die angeführten Beispiele erläutern die Absicht dieser Zeilen zur Genüge. Ziehen wir die Summe, so ergeben sich als wichtigste Fingerzeige:

Erstens, man rühre nicht an dem, was ist, wo es der Zwang nicht gebietet, und zweitens, steht man vor der Frage, einer neuen Straße einen Namen geben zu müssen, so übereile man nichts.

Es schadet der Straße nichts, wenn sie ein paar Jahre, zum mindesten, solange sie ihr theoretisches Dasein noch auf dem Bebauungsplane fristet, wenn sie da die Nummer 1, 2, 3, 4 oder 5 an der Stirn trägt, bis das Volk ihr irgend einen Namen gegeben hat, oder sich ihr Name mit zwingender Notwendigkeit von selbst ergibt. Es ist besser, ein wenig zu warten, als in Übereilung vielleicht für ewige Zeit ein Denkmal zeitgenössischer Gedankenlosigkeit und Großmannssucht zu schaffen.

*) Dies geschieht namentlich auf Betreiben der Haus- und Grundbesitzer, die damit den Wert der Straße und den Ertrag der Mieten glauben heben zu können.

ALTE STÄDTEBILDER AUS DEM LAHNTALE.

Von ERNST BAST, München-Remscheid.

Gegen den verknöcherten, krystallinischen Schematismus und die dadurch bedingte öde Langeweile unserer neuzeitlichen Straßen- und Platzanlagen ist schon viel und und überzeugend in Wort und Bild veröffentlicht worden. Immer klarer kommt dem heutigen für Schönheit noch empfänglichen Menschen seine an Gemüt und Poesie so ärmliche Umgebung zum Bewußtsein, immer brennender wird der Wunsch nach Wandel, nach einem sinngemäßen, natürlichen, künstlerischen Ausbau unserer Städte. —

Zu bedauern ist der Unglückliche, der die moderne, schnurgerade, endlos erscheinende Straße durchhasten muß, seine gelangweilten und daher ermüdeten Augen sehen nichts von den prunkvollen Fassaden der Häuser, die sich gegenseitig überschreien wollen, er findet keinen Ruhepunkt, keinen belebenden Kontrast in dieser fabrikmäßigen Schablone; seine Augen sind krampfhaft auf das Loch gerichtet, welches die Straße in nebelhafter Ferne in die Luft reißt. Endlich erreicht er einen Platz, wie von einer fixen Idee erlöst, aufatmend, glaubt er hier Ruhe zu finden, aber wie gründlich wird er eines Besseren belehrt; auf diesen Platz münden von allen Seiten Straßen, ein Tohuwabohu von Fuhrwerken und Menschen läßt ihn zu



Kornmarkt in Wetzlar.

keiner Beschaulichkeit kommen; vergebens ist hier mit vielen Kosten ein Denkmal errichtet, er sieht es nicht, er hat nur den einen Wunsch möglichst schnell sein Leben in Sicherheit zu bringen. —

Da ist es denn für denjenigen, der den Kunsteindrücken nicht verschlossen ist, immer wieder ein Genuß, sich in die Schönheit und den besonderen Reiz alter Straßen und Plätze zu versenken.

Hier bewundern wir die natürlich sich schlängelnde Straße, ein Zusammenziehen, ein Verbreitern, ein Auf und Nieder, dort einen ruhigen, stillen Platz, auf dem wir geborgen sind, und dessen schöner kunstvoller Zierbrunnen uns zum Plaudern über die mannigfachen Eindrücke anregt. Mit jedem Schritte zeigen sich neue interessante Bilder, kurz, wir beobachten ein organisches Wachsen, ein sinngemäßes Anpassen an die bestehenden Verhältnisse und natürlichen Höhenunterschiede. Alles ordnet sich einer Idee, einer überkommenen heimatlichen Überlieferung unter.

Das Lahntal von Nassau bis Marburg mit seinen Naturschönheiten, seinen alten Städten, Burgen und Schlössern ist für eine Studienreise wie geschaffen. Diese Städte bieten durch ihre Lage und Umgebung, ihre bedeutsame Vergangenheit und ihre ehrwürdigen Bauwerke eine Fülle von Anregung für den Baukünstler, und namentlich die nachstehend herangezogenen Beispiele dürften dem modernen Städtebauer manch beherzigenswerte Lehre geben. —

Wetzlar, eine altertümliche Stadt von 12000 Einwohnern, malerisch auf einer Anhöhe am linken Ufer der Lahn gegenüber der Mündung der kleinen Dill gelegen, ist namentlich berühmt durch seinen ehrwürdigen Dom aus dem 12. Jahrhundert. Auf dem Kornmarkt, Abb. a, Tafel 70 und Textbild, entwickelt sich ein sehr reger Durchgangsverkehr in der Richtung der Oberthorstraße nach der Schuhstraße, also nach der Mitte der Stadt, hin. Es ist interessant und rührend zu beobachten, wie die Alten sich in so schwierigen Fällen wie hier geholfen haben. Zur Überwindung der Steigung ist nicht das Gelände geregelt, und alles „schön“ geebnet, wie es heute, selbst wenn es mit großen Kosten verknüpft ist, allgemein üblich ist, sondern es sind unter Beibehaltung der natürlichen Höhenunterschiede malerische Futtermauern und Treppen angelegt. Der Fußgänger geht den kürzeren Weg von der Schuhstraße über die rechts angelegte 2,55 m steigende Treppe, oder von der Gewandgasse über die links angelegte, 1,64 m steigende Treppe; die Wagen fahren den etwas längeren, dafür aber leichteren Weg von der Schuhstraße, der Gewandgasse und der etwas weiter oberhalb einmündenden Schmiedgasse nach der Oberthorstraße und umgekehrt. Wesentlich für einen ruhigen gefahrlosen Fußgängerverkehr ist die Geschlossenheit der beiden langen Platzwände; es münden keine Querstraßen ein und ist somit eine Gegenströmung ausgeschlossen. Von der Oberthorstraße, welche geschickt seitlich einmündet, so daß hier die Geschlossenheit des Platzes gewahrt bleibt (das letzte vorgebaute Haus auf der rechten Seite, a, Tafel 70, verstärkt wesentlich diesen Eindruck), verbreitert sich der Platz ständig durch Zurücktreten der Platzwände, um so im unteren Teil Raum für die Futtermauern, Treppen und die reizende Brunnenanlage zu schaffen. Durch die auseinandergehenden Platzwände kommen die Häuser zur Geltung ohne sich gegenseitig überschreien zu müssen. —

Eine außerordentlich schön gewundene Straße bewundern wir auf Tafel 69. Herborn, ein Städtchen von 3700 Einwohnern, liegt am Fuße des Westerwaldes und ist von Wetzlar aus bequem zu erreichen. Malerisch von einem burgartigen Schloß überragt, gewährt es mit den Resten der Stadtmauern und Tore und den zahlreichen geschieferten Fachwerkhäusern aus dem 17. und 18. Jahrhundert einen interessanten, altertümlichen Eindruck. Vor dem 1610 erbauten Rathause ist lediglich eine platzartige Verbreiterung der Straße geschaffen, um hier Markt abhalten zu können, das Denkmal ist

erst nach 1870 hierhergekommen. Charakteristisch für die Bauweise der Alten ist das treppenartige Zurücksetzen der Häuser von der Rathausecke ab; es wird dadurch eine Unterbrechung der Straßenflucht erzielt, welche erst in dem letzten Haus auf der rechten Seite wieder aufgenommen wird. Es sind namentlich für moderne Straßen derartige Anlagen nicht warm genug zu empfehlen, sie verhindern die starre Geradlinigkeit und schaffen dem Auge willkommene Ruhepunkte. —

Weilburg ist die Hauptstadt des Oberlahnkreises, hat 3800 Einwohner und bildet mit dem die Ortschaft überragenden, mächtigen, sehenswerten Residenzschloß der ehemaligen Fürsten von Nassau-Weilburg einen der schönsten Punkte der Lahn.

Der Rathausplatz oder auch Markt, Tafel 64 (8. Heft), ist in seiner Grundform ein erweitertes Viereck. Der Verkehr erstreckt sich an der unteren Platzwand von der Langgasse zur Marktstraße, der obere Teil ist vollständig ruhig und geschützt, er wird wirkungsvoll durch die vereinigte monumentale Gruppe der Schloßkirche, erbaut 1707—1711, des Rathauses und eines Wirtschaftsflügels des Schlosses begrenzt. Reizvoll ist der dadurch entstehende Winkel und ganz erheblich wird die Rathausgruppe durch den angebauten niedrigen Schloßflügel gesteigert, welchem zur Vermittelung noch in malerischer Weise die Terrasse vorgelagert ist. Ganz wie selbstverständlich hat hier auch, dicht am Rathause, ein schöner Rokoko-Brunnen Platz gefunden, der durch seine zierlichen Formen und sein belebendes Element Kontrast in die wuchtige ernste Architektur bringt. Alles trägt zu einer wirklich erhebenden andächtigen Stimmung bei.

Es ist garnicht auszudenken, wie schön das wäre, wenn auch unsere modernen Plätze derartige künstlerische Werte besitzen würden, wenn unser durch schwere Berufsarbeit ermüdetes Hirn hier zu neuer Arbeit angespornt, wenn vor allem die Ehrfurcht vor dem Erhabenen wieder geweckt würde.

Eigenartig ist die Pflasterung des Platzes; die stark punktierten Linien bedeuten zwei Reihen glatt behauener, rechteckiger Steine, während die schwach punktierten Linien, welche wie die Fugen von Gewölben laufen, Reihen von kleinen, unregelmäßigen Steinen bedeuten. —

Auch die Hauptstraße von Lich in der Wetterau, Abb. b, Tafel 69, führt in schön geschwungener Kurve durch den Ort, sie verbindet die Ober- mit der Unterstadt. Lich ist ein freundliches Städtchen mit 2500 Einwohnern, liegt an der Wetter und ist Residenz der Fürsten von Solms-Lich. Es ist von Gießen aus leicht zu erreichen. Der Schulplatz wird wieder durch platzartige Verbreiterung der Straße und Übereckstellung der Schule gebildet. Das Giebelhaus auf der rechten Seite der Straße, Abb. 6, tritt angenehm in die Erscheinung und bietet dem Auge einen willkommenen Ruhepunkt. —

Von Lich gelangt man über die berühmte Klosteranlage Arnsburg in drei Stunden nach Butzbach, einem alten Städtchen von 4000 Einwohnern, mit bemerkenswertem Marktplatze, der von einer Reihe interessanter Schieferhäuser eingerahmt wird. In Abb. c, Tafel 69, sehen wir eine alte Straße Butzbachs mit bescheidenen, aber würdigen Häusern. Bei Durchschneidung einer Querstraße wird sie in ihren Linien verschoben, so daß sie dem Auge ein Ziel bietet.

Auch die in Abb. d, Tafel 69, dargestellte Straße Gießens führt auf ein Ziel, leicht kenntlich gemacht durch den hier zweckmäßig angebrachten geräumigen Erker, der sicherlich eine vorzügliche Aussicht gestattet. —

Es ist nun durchaus nicht beabsichtigt, durch diese Studie zu sklavischer Nacheiferung der Alten anzuspornen; da würden jene sattsam bekannten, altertümelnden, unechten Zwitterdinge entstehen, die uns Menschen des 20. Jahrhunderts gänzlich ungerührt lassen. Wir müssen beim Ausbau einer sich entwickelnden Stadt notwendig den neuen Verkehrsbedürfnissen, den Forderungen der Volksgesundheit, dem Zeitgeiste Rechnung tragen, dann aber darnach streben, die Forderungen des Schönen, die ästhetischen Regeln der Überlieferung hiermit in Einklang zu bringen. Dann werden wir finden, daß bei vernünftiger Ausnutzung aller praktischen Erfordernisse und Zweckbestimmungen, auch dem Auge wohltuende, künstlerische Leistungen geschaffen werden können.

BEBAUUNGSPLAN DER VILLENKOLONIE UNTERBERG.

Von MAX HANS KÜHNE, jetzt in Firma: Lossow & Kühne, Dresden-A.

Ohne auf die näheren Gründe, welche zur Gestaltung des Bebauungsplanes in dieser Form maßgebend waren, näher einzugehen, sei im nachstehenden lediglich ein Rundgang durch die Kolonie beschrieben, siehe Doppeltafel 71/72.

Vom Bahnhof Unterberg kommend, schwenken wir in die Unterberger Dorfstraße ein, nach wenigen Schritten erblicken wir rechts und links die reich mit Wein überwachsenen torartigen Eingänge zu den zu beiden Seiten der Strassen liegenden Teilen der Kolonien.

Die Straßen sind schmal. In Zäunen, Mauern und Hecken ist durchaus der ländliche Charakter der Anlage gewahrt. Wir schreiten den Brunnenweg entlang und sehen in der Ferne als Abschluss das quer vorliegende Haus an dem Platz, auf den der Brunnenweg mündet. Die bedeutende wohlgepflegte Vorgartenanlage wird dem Vorübergehenden ebenso viel Freude machen, wie dem Besitzer.

Rechter Hand ist ein Grundstückseingang über Eck gelegt. Das Pförtchen soll in reizvoller Weise architektonisch ausgebildet werden und wenn die beschränkten Mittel nur reichen Blumenschmuck des Pförtchens gestatten, würde das schon genügen, den Platz zu schmücken und das Pförtchen selbst vor anderen Eingängen auszuzeichnen. Die Mitte des Platzes beschattet eine Rieseneiche. Der

Straßenzug versetzt sich. Wir sind gezwungen, den Platz zu durchqueren, um die Lindenallee zu erreichen, die in leichtem Bogen sich lang hinzieht. Bald treten die Bäume dicht an die Straße heran, bald treten sie weiter in den Garten zurück. Nie stehen zwei nahe beieinander.

Am Jägersteige schiebt sich einmal das Haus ganz bis zur Straße vor und eine gemauerte Laube gibt ein willkommenes schmückendes Motiv für Haus und Straße. Am westlichen Ende der Kolonie schließen zwei runde Gartenpavillons den Ausgang nach den Feldern zu ab. Verschiedene Formen von Gartenportalen sind vorgeschlagen, um Abwechselung in die langen Linien der Gartenzäune zu tragen.

Wir schreiten den Heideweg weiter bis zu den blühenden Veranden des Rosenwinkels. Rings um den Platz sollen sich Veranden ziehen, die dicht mit frischem Grün berankt sind. Die leuchtenden Blüten der Crimson-Rambler sollen helfen, diesem Platz einen Charakter zu geben, einen Charakter, wie ihn eine künstlerisch gestaltete Straßenkreuzung in einem Villenviertel haben soll. Er soll einen Reiz bieten, den ein Platz in der Stadt zu bieten nicht imstande ist.

Die vierte Seite dieses geschlossenen Plätzchens bildet die hochgehende Masse eines Hauses, von dessen Giebelfenstern weit die Straße entlang wir blicken können. Wir kreuzen die Dorfstraße und treffen am Ende der Kiefernallee auf eine lange platzartige Erweiterung der Straße. Eine große leicht gerundete Bank ladet zum Ausruhen ein. Die Straße hat sich hier leicht gesenkt und geht im Tale zwischen kleinen Höhenzügen hindurch. Auf beiden Seiten ziehen sich weiträumige vornehme Vorgärten bis zu den Häusern hinauf. Wir nehmen den Weg an der Schonung entlang, bis unser Auge von einem vorspringenden runden Gartenpavillon gefesselt ist, der gleichzeitig nach allen vier Richtungen hin die Straßenzüge beherrscht. Im Norden liegen die Sport- und Spielplätze. Wenden wir uns durch die Hohenzollernallee an dem in einer tiefen runden Mauernische liegenden Brunnen vorbei nach Süden, so haben wir unseren Rundgang durch die Unterberger Dorfstraße beendet.

KLEINE MITTEILUNGEN.

DIE NEUE BAUORDNUNG FÜR AMSTERDAM. Von J. H. W. Leliman, Amsterdam. Die holländischen Gemeinden waren, nachdem die ihnen gestattete Frist ihre neuen Bauordnungen mit dem Staats-Wohnungsgesetze von 1902 in Einklang zu bringen, schon um ein Jahr verlängert worden ist, verpflichtet, eine, dem Gesetze entsprechende Bauordnung am 1. August v. J. in Kraft treten zu lassen, widrigenfalls ihnen eine solche Bauordnung von den Deputierten Staaten (ständiger Ausschuß des Provinzialrates) vorgeschrieben werden sollte.

Von den neuen Bauordnungen, die infolgedessen entworfen wurden, ist die Amsterdamer, mit ihren 343 Paragraphen wohl die größte und vollständigste, nach jahrelanger Vorbereitung vom Gemeinderat genehmigt worden. Eine von vier großen Vereinen (zwei von Architekten und zwei von Unternehmern) eingesetzte Kommission war von Behörden zur Begutachtung des Entwurfes berufen. Die neue Bauordnung hat nun in allen technischen Kreisen wie auch in jener Kommission eine lebhafte Kritik erfahren. Diese Kritik — welche bei den städtischen Behörden und dem Gemeinderat aber wenig genutzt hat — betraf hauptsächlich die Durchführbarkeit der Bedingungen wegen der durch sie verursachten Verteuerung im Bau billiger Volkswohnungen. Dem Schöpfer der Verordnung, Herrn Ingenieur J. W. C. Telle sen., Direktor des städtischen Bau- und Wohnungswesens, gebührt aber volle Anerkennung für den Entwurf der vollständigen und durchdachten Bauordnung auch von seiten der Gegner.

In der Bauordnung war schon eine Kommission vorgesehen, welche bei der Ausführung der Bauordnung den Behörden mit Gutachten zur Seite stehen würde. Da diese Kommission von Sachverständigen jetzt auch berechtigt wurde, aus eigenem Antriebe Bemerkungen und Vorschläge zu unterbreiten, haben die Interessen des Baugewerbes eine kräftige und unabhängige Vertretung gefunden, welche not tat bei der sehr weitreichenden Freiheit, welche den Baubehörden bei der Handhabung der Verordnung gelassen war.

Einige der Bestimmungen sollen im folgenden besprochen werden: Im allgemeinen ist der Grundsatz, je mehr Wohnungen in einem Hause vereinigt werden, je schärfere und strengere Bedingungen werden hinsichtlich der gesundheitlichen Anforderungen, der Feuersicherheit und Standfestigkeit gestellt. So dürfen z. B. Zimmer, die tiefer liegen wie die Straßen- oder Gartenoberflächen, also halbversenkte Untergeschosse nur dann gebaut werden, wenn die Wohnung außerdem noch zwei volle Stockwerke besitzt. Auch die in Amsterdamer Volkswohnungen eine sehr große Rolle spielenden Alkoven sind künftig verboten. — Ferner dürfen keine Wohnungen, ausschließlich in einem dritten oder höheren Stockwerke liegen. Die Mindestfläche eines Zimmers ist auf 4 m im Geviert und der Mindestluftraum einer Wohnung entweder auf 40 cbm oder 50 cbm je nachdem sie ein oder zwei Gelasse hat, die Mindesthöhe auf 2,7 m festgesetzt; die Fensterfläche darf nicht weniger wie $^1/_{20}$ der Gesamtwandfläche betragen. Die kleinste Wohnung hat außerdem Wohnraum zu 40 cbm aus einem Vorraum, einem Abort und einem Spülraum zu bestehen.

Treppen dürfen nicht steiler sein als ein Winkel von 50° (Wendeltreppen 45°) ergibt; die Treppenhäuser sollen in jedem Stockwerke ein in das Freie gehende Fenster erhalten, und jede Wohnung soll von dem gemeinschaftlichen Treppenhause durch einen Verschlag geschieden sein.

Die Stadt wird eingeteilt in 1) den Kern der Altstadt, 2) den übrigen Teil der Altstadt, 3) die Neustadt, 4) die Polderstadt, 5) den ländlichen Teil. Ein Teil für landhausmäßige oder offene Bebauung ist nicht vorgesehen, da eine solche in Amsterdam zu den seltenen Ausnahmen der Kosten wegen gehören muß. Boden-Verbesserung und Abschließung unter den Häusern sowie der Straßenbau sind so teuer, daß das Reihenhaus Regel bleiben müßte, auch wenn der Boden nichts kostete.

Bei der bisher gültigen Bauordnung war gestattet, die Grundstücke zu 3/4 zu bebauen, eine Bestimmung, welche durch Scheinverkäufe von zwei Nachbargrundstücken öfters zu nichte gemacht wurde. Jetzt ist die Tiefe der Bebauung abhängig gemacht von der Straßenbreite; es ist also unabhängig von der Grundstücktiefe eine Fluchtlinie für Hintergiebel festgesetzt, wie aus folgender Berechnung hervorgeht.

T = Abstand in Metern zwischen zwei Vordergiebel-Fluchtlinien desselben Baublockes, also die Tiefe des Blockes.

b und b^1 die zwischen den Fluchtlinien gemessenen Breiten der Straßen zwischen denen der Baublock gelegen ist ($b^1 \leqq b$).

h und h^1 die größten Bauhöhen an diesen beiden Straßen.

A = der Abstand in Metern zwischen den gegenüberliegenden Fluchtlinien der hinteren Giebel desselben Baublockes.

t und t^1 die Tiefen von zwei in denselbem Baublock gegenüberliegenden Bauten.

Diese Größen werden folgendermaßen bestimmt.

Berechnung von h und h^1.

Kern der Altstadt $h = 2b$, $h^1 = 2b^1$ } mit einem oberen Grenzraume von 21 m und einer unteren Grenze von 12 m

Übriger Teil der Altstadt $h = 1\,^1/_2 b$, $h^1 = 1\,^1/_2 b^1$ } mit einem Höchstmaße von 21 m

Neustadt und Polderstadt $h - b$, $h^1 - b^1$ } mit einem Höchstmaße von 21 m

In der Fluchtlinie der Hintergiebel ist die gestattete Höchstbauhöhe = der größten Bauhöhe an den schmalsten der beiden den Baublock begrenzenden Straßen.

Berechnung von A.

Zwei Flächen werden unterschieden.

1) $T \leqq 50$ m

Kern der Altstadt. $A = b^1$ mit einem Mindestmaße von 6 m und einem Höchstmaße von 10 m

Übriger Teil der Altstadt. $A = b^1$ mit einem Mindestmaße von 6 m und einem Höchstmaße von 14 m

Neustadt und Polderstadt. $A = b^1$ mit einem Mindestmaße von 6 m und einem Höchstmaße von 21 m

2) $T > 50$ m

$$A = (A \text{ berechnet nach } 1) \times T \frac{(\text{in Meter})}{50}$$

Berechnung von t und t^1

$$t = (T - A) \frac{\times h -}{h + h^1}$$

$$t^1 = (T - A) \frac{\times h^1}{h + h^1}$$

Unabhängig von dieser Berechnung soll aber die hintere Fluchtlinie immer 3 m von der Eigentumgrenze zurückbleiben.

Der allgemeine Gedanke bei diesen Berechnungen war, einen Lichteinfall-Winkel zu bestimmen in dem Kerne der Altstadt von nicht mehr wie $63\frac{1}{2}°$, in dem übrigen Teile der Altstadt von $56\frac{1}{2}°$ und in der Neustadt von 45°.

Hierbei ist noch zu bemerken, daß, ganz unabhängig von den in der Verordnung gegebenen Berechnungen, die für die in der Mitte des 17. Jahrhunderts entstandenen, unnachahmbar schönen und geräumigen Stadtvergrößerungen gemachten Bestimmungen noch immer gültig sind. Es darf also in den fast 102 m (360 Amsterdamer Fuß) tiefen Baublöcken von Keizers- und Heerengracht niemals tiefer wie 28,30 m (100 Fuß) gebaut werden. In den dadurch gesicherten schönen Gärten dürfen nur kleine Bauten errichtet werden.

Das Maß der Überschreitung über die Fluchtlinien hinaus für Balkone, Gesimse usw. beträgt $\frac{1}{20}$ der Straßenbreite mit einem Höchstmaße von 1 m.

Die größten Bauhöhen h und h^1 werden in der Fluchtlinie gemessen Der Bau darf aber nach rückwärts höher geführt werden und zwar bis zu 25 m, wenn er über eine unter 45 m ansteigende Fläche nicht hinausragt. Der Boden des obersten Wohnungsgeschosses darf aber nie höher liegen, als 18 m. Auch Giebel usw. dürfen über die größte Bauhöhe hinausgeführt werden, mit der Bedingung aber, daß die gesammte Oberfläche der Fassade nicht größer wird wie Fassadenbreite × größter Bauhöhe. Es muß also die Fassade an anderen Stellen zum Ausgleiche niedriger bleiben wie die gestattete oder teilweise überschrittene größte Bauhöhe. Daß Maß von Lichthöfen wird bestimmt mit Rücksicht auf den Zweck und die Lüftungsverhältnisse der anliegenden Zimmer, darf aber keinesfalls kleiner sein wie 2,25 qm. Im ungünstigen Falle, wenn die auf den Lichthof ausmündenden Zimmer nicht in unmittelbarer Verbindung stehen mit anderen, mit Fenstern versehenen Zimmern, und wenn in diesen sich auch keine Lüftungskanäle befinden, ist die kleinste horizontale Abmessung des Lichthofes = $\frac{1}{3}$ H (H = die mittlere Höhe der dem Lichthof umfassenden Mauern) wobei Dachfläche steiler wie 60° als Mauern betrachtet werden und die kleinste Oberfläche = $\frac{1}{9} H^2$.

Die holländischen Staatsgesetze erlauben den Gemeinden leider nicht in ihren Bauordnungen, dem Schönheitsbedürfnisse Rechnung zu tragen, um nach dem Beispiele der Mannheimer Bauordnung z. B. ein „gefälliges Äußeres" zu verlangen. Nur bei der Bebauung von städtischen Grundstücken kann die Stadt in dem Kaufvertrage die Bedingung stellen, daß der Bau ästhetischen Anforderungen genügt. Zu ihrer Beurteilung ist in Amsterdam eine Kommission von fünf Mitgliedern eingesetzt, wovon vier durch die zwei Architekten-Vereine und der fünfte von dem Magistrate ernannt werden. Wenn die Stadt, welche in den letzten Jahren schon große Baugründe angekauft hat, auch, wie die Absicht ist, das ganze, bis jetzt unbebaute Bauland im Enteignungsverfahren an sich bringt, wird sie auch im ästhetischen Sinne die Bebauung der Neustadt beherrschen.

Der Ankauf des gesamten, noch zur Bebauung verfügbaren Geländes ist eine Hauptbedingung zur praktischen Ausführung wie zum ästhetischen Gelingen des vom Architekten H. P. Berlage entworfenen Erweiterungsplanes, der demnächst im „Städtebau" besprochen werden soll

In Verbindung mit der Verteuerung der Bauten, welche die Folge der neuen Bauordnung sein wird, ist es aber von großer Bedeutung, wenigstens für den Bau von billigen Wohnungen, daß der Boden der Spekulation so bald wie möglich entzogen werde und dann von der Gemeinde zum Selbstkostenpreis ausgegeben werde, sei es käuflich, sei es erbbaurechtlich. Auch dann noch kann es günstigenfalls wohl nicht unter fl. 30 (50 Mark) den qm kommen.



BERICHTIGUNG: Architekt und Professor Koßmann teilt mit, daß er keinen V., sondern einen III. Preis im Wettbewerbe um die Bebauungspläne für Karlsruhe erhalten habe. In der Besprechung war ausdrücklich gesagt, daß der III., IV. und V. Preis gleichwertige gewesen seien. Vielleicht hätte man statt dessen genauer von drei III. Preisen sprechen sollen. Die Bezeichnung mit III., IV. und V. ist lediglich den uns amtlich überlassenen Unterlagen entnommen worden.

ZWEITER KONGRESS FÜR PROTESTANTISCHEN KIRCHENBAU, 5. bis 7. September 1906 in Dresden. Mittwoch, 5. September, $\frac{1}{2}$8 Uhr, Begrüßungsversammlnng (zwanglose Vereinigung) im Kgl. Belvedere auf der Brühlschen Terrasse. Oberer Saal. Donnerstag, 6. September, und Freitag, 7. September, jedesmal 10 bis 2 Uhr, Kongreßverhandlungen in der Andreas- (Interims-) Kirche am Stephanienplatz (nahe der Kunstgewerbeausstellung). Tagesordnung: Donnerstag, Nachmittag $3\frac{1}{2}$ Uhr, im Evangelischen Kirchenraum der Kunstgewerbeausstellung Orgelkonzert. Herr Organist Alfred Sittard. Nachmittag 4 Uhr ebendaselbst Ansprache des Herrn Prof. Fritz Schumacher und anschließend Führung durch die Kunstgewerbeausstellung. Freitag, Nachmittag 4 Uhr, Besichtigung von Dresdner Kirchen. Für Führung ist gesorgt. Näheres am Vormittag bei den Verhandlungen.

Tagesordnung für die Verhandlungen am 6. und 7. September 1906.

1. Eröffnung. Oberkonsistorialrat D. Dr. Dibelius-Dresden. Wahl des Vorstandes. Begrüßungen.

2. Kirche und Kunst. Vortrag des Herrn Professor Dr. Clemen an der Universität Bonn, Landeskonservator der Rheinprovinz.

3. Künstlerische Ausgestaltung der Kirchen. a) Ausstattung des Raumes. Referenten: Herr Geheimer Baurat O. March-Charlottenburg und Herr Pfarrer David Koch-Unterbalzheim a. Iller, Herausgeber des Christlichen Kunstblattes. b) Das kirchliche Kunstgewerbe. Referent: Herr Geheimer Hofrat Dr. Gurlitt, Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

4. Axiale Stellung von Altar und Kanzel bez. Orgel. a) Bei lutherischer Observanz. Referenten: D. Dibelius und Herr Baurat Graebner-Dresden. b) Bei reformierter Observanz. Referent: Herr Pfarrer Veesenmeyer-Wiesbaden.

5. Erhaltung und Erneuerung der Kirchen. Referenten: Herr Geheimer Hofrat Dr. von Oechelhäuser, Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe, Vorsitzender des Tages für Denkmalpflege, und Herr Superintendent Bürkner-Auma in Thüringen.

6. Die Kirche im Stadtbild. Referent: Herr Landesbaurat Th. Goecke, Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg.

7. Die Dorfkirche und der Friedhof. Referenten: Technischer Referent noch vorbehalten. Herr Pfarrer Hüttenrauch-Halle a. S.

Programm der XXXV. Abgeordneten-Versammlung und der XVII. Wander-Versammlung des VERBANDES DEUTSCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREINE zu Mannheim 1906.

I. Abgeordneten-Versammlung:

Freitag, den 31. August. 8 Uhr Abends: Zwanglose Zusammenkunft im Rosengarten-Restaurant.

Sonnabend, den 1. September. 9 Uhr Vormittags mit Frühstückspause bis 5 Uhr Nachmittags: Sitzung im Versammlungssaal des Rosengartens. 7 Uhr Abends: Gemeinschaftliches Essen im Parkhotel.

Sonntag, den 2. September. 9 Uhr Vormittags: Im Bedarfsfall Sitzung im Versammlungssaal. 3 Uhr Nachmittags: Kleine Ausflüge in die Umgebung.

II. Wander-Versammlung:

Sonntag, den 2. September. 8 Uhr Abends: Begrüßung im Friedrichspark. Konzert und Beleuchtung; Erfrischung, dargeboten von den festgebenden Vereinen.

Montag, den 3. September. 9 Uhr Vormittags: Eröffnung im Musensaale des Rosengartens durch den Verbandsvorsitzenden, Herrn Ing. Reverdy in München. Bericht über die Ergebnisse der Abgeordneten-Versammlung durch den Geschäftsführer des Verbandes, Herrn Reg.-Bmstr. a. D. Fr Franzius in Berlin. Vorträge: 1. Herr Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann in Darmstadt über die „Wiederherstellung des Domes zu Worms". 2. Herr Landesbrt. Leibbrand in Sigmaringen über „Die Fortschritte im Bau weitgesprengter massiver Brücken". 1 Uhr Nachmittags: Zwangloses Frühstück in der Restauration des Rosengartens. 3 Uhr Nachmittags: Besichtigungen in der Stadt. Für Architekten und Ingenieure finden Besichtigungen in je 3 Gruppen nach besonderem Programm, welches in der Auskunftsstelle ausgegeben wird, statt. 8 Uhr Abends: Festessen im Nibelungensaal des Rosengartens, geboten von den festgebenden Vereinen.

Dienstag, den 4. September. 9 Uhr Vormittags: Sitzung wie am Tage vorher. Vorträge: 1. Herr Ob.-Brt. Prof. Baumeister in Karlsruhe über „Grundzüge des Städtebaues im Anschluß an die Leitsätze des Verbandes von 1874"; Mitberichterstatter: Herr Prof. Hocheder in München. 2. Herr Prof. Widmer in Karlsruhe i. B. über „Die Grundlage des neuen Stils". 12½ Uhr Nachmittags: Zwangloses Frühstück in der Restauration des Rosengartens. 3 Uhr Nachmittags: Festfahrt durch die Mannheimer Hafenanlagen, geboten von der Stadt Mannheim. 8 Uhr Abends: Fest-Vorstellung im Großh. Hof- und National-Theater („Die lustigen Weiber von Windsor"), geboten von der Stadt Mannheim. Nach dem Theater: Abendschoppen im Friedrichspark.

Mittwoch, den 5. September. Vormittags: Besichtigungen. I. In Mannheim: nach besonderem Programm. II. Auswärts: A. Ausflug nach Worms. Besichtigung der Straßenbrücke über den Rhein, Rundgang zum Paulusmuseum, Lutherdenkmal, Villa Heyl, Dom und sodann zum Festspielhaus. Von Worms nach Frankenthal. Von da gemeinsame Fahrt der von Speyer sowie Mannheim und Ludwigshafen eintreffenden Teilnehmer mit Sonderzug bis Bad Dürkheim. B. Ausflug nach Speyer. Rundgang zur Protestationskirche, zum Judenbad (Jahr 1000 n. Chr.), zum Dom und zu den Kaisergräbern. C. Von Frankenthal gemeinschaftliche Fahrt nach Bad Dürkheim und Umgebung. Spaziergang auf die Klosterruine Limburg. 7 Uhr Abends: Abendessen im Kurgarten mit Weinprobe, letztere geboten von den Weingutsbesitzern der Pfalz.

Donnerstag, den 6. September. 9 Uhr Vormittags: Ausflug nach Heidelberg. Spaziergang über die neue Brücke, die Neuenheimer Landstraße, alte Brücke nach dem Ritter, der Heiliggeistkirche und Bibliothek. Um 11 Uhr: nach dem Schloß über den neuen Schloßweg. Erfrischung im Schloßkeller, dargeboten von der Stadt Heidelberg. 2½ Uhr Nachmittags: Gemeinschaftliches Essen in der Schloß-Restauration. 5 Uhr Nachmittags: Spaziergang nach Schlierbach und Ziegelhausen. 7½ Uhr Abends: Abfahrt zur Schloßbeleuchtung mit Neckarschiffen. Im großen Saal der Stadthalle Abschiedstrunk. Rückfahrt nach Mannheim mit Sonderzug.

Freitag, den 7. September. Bei genügender Beteiligung Ausflüge nach Bruchsal-Maulbronn und Karlsruhe, Baden-Baden.

ORTSSTATUT ÜBER DIE ART DER ÄUSSEREN ARCHITEKTUR IN GRÖSSEREN HERVORRAGENDEN STRASSEN IN DARMSTADT vom 13. Juli v. J.

§ 1. Die äußere Architektur eines jeden Hauses soll von einheitlicher harmonischer Wirkung sein und insbesondere eine geschmackvolle Gliederung sowie angemessene Verteilung der Flächen und Maße enthalten.

§ 2. Bei der Ausführung der äußeren Architektur sind folgende Grundsätze zu beachten.

a) Es soll nur echtes (natürliches) Material verwendet werden.

b) Zink ist nur zulässig bei Randverkleidungen, Abdeckungen und Dachgauben, bei letzteren jedoch nur, sofern sie sich nicht als Fortsetzung der Fassade darstellen.

c) Zement, Back- und Blendsteine sollen zur Bildung hervortretender Architekturteile nicht verwandt werden, auch die Verwendung von Back- und Blendsteinen soll für ausgedehnte Fassadenflächen nicht stattfinden.

d) Hausfassaden, welche lediglich durch reine Eisenkonstruktionen gebildet sind, sind zu vermeiden.

§ 3. Die Anstrich- und Verputzarbeiten sind der Baupolizeibehörde rechtzeitig vor Beginn mitzuteilen.

§ 4. Die Baupolizeibehörde kann vor Erteilung der Baugenehmigung die Einreichung einer Zeichnung der geplanten Fassade sowie der Verputzarbeiten im Maßstab von 1 : 50 anordnen. Aus der Zeichnung und der derselben beizufügenden Erläuterung muß das bei dem Bau sowie dessen äußerer Architektur zur Verwendung kommende Material genau erkennbar sein.

Der Inhalt und die räumliche Geltung der neuen Fassung ist durch folgende Grundsätze bestimmt:

1. Hinsichtlich der Formgebung aller Einzelheiten ist der künstlerischen und architektonischen Freiheit nach wie vor Spielraum gelassen. Im Sinne des Statuts ist diese Freiheit durchaus wünschenswert zur Belebung des Straßenbildes und Vermeidung eines schablonenhaften Charakters. Das Statut hat daher nur einen für die Gesamtwirkung des Bauprojektes bestimmten Grundsatz an die Spitze gestellt und sich in § 2 auf die Hervorhebung bestimmter Einzelheiten beschränkt.

2. Die Sorge für eine würdige architektonische Durchbildung soll den Straßen gelten, welche in erster Linie von den Fremden betreten werden: der Rhein- und Wilhelminenstraße.

In Übereinstimmung mit den im Hochbau-Ausschuß einstimmig geäußerten Wünschen erscheint es angezeigt, auf folgende anschließende Straßen das Statut auszudehnen: Neckarstraße, Louisenplatz, Louisenstraße nördlich des Louisenplatzes, Mathildeplatz, Wilhelminenplatz, Ernst Ludwigsplatz, Marktplatz, Schillerplatz, Schloßgraben und Hoftheaterplatz.

Bei der Rheinstraße ist besonders hervorzuheben, daß sich hier entsprechend der Entwicklung in andern Städten die Ausbildung zu einer Geschäftsstraße in gewissem Umfang vollziehen wird. Es ist daher Vor-

sorge zu treffen, daß eine passende Einfügung der Neu- und Umbauten in das Straßenbild erreicht und allzugrelle Gegensätze vermieden werden.

Im einzelnen ist hervorzuheben:

Zu § 2. a) Wie bereits bemerkt, ist in künstlerischer und architektonischer Hinsicht der Freiheit nach wie vor Spielraum gelassen, auch erscheint es selbstverständlich zulässig, den Verputz in großen Flächen, ja in der ganzen Fassade zu verwenden. (Vergl. auch § 3 des Statuts.)

Dies gilt insbesondere auch von dem Naturputz, welcher infolge der Mischung der Materialien von vornherein die Farbentöne ergibt, desgl. von allen wetterfesten Anstrichmaterialien, z. B. Öl- oder Kalkfarbe. Werden nur einzelne Flächen verputzt oder werden Verputz und Anstrichmaterialien überhaupt nicht angewandt, so soll die Fassade natürliches Material, wie z. B. Kalk-Sandstein, zeigen. Der Regel nach sollen in diesem Falle Kunststeine nicht verwandt werden. Auch Gips erscheint als Kunstprodukt nicht zulässig.

b) Die Fortsetzung einer Fassade durch kleinere Blechgiebel muß versagt sein, da derartige Giebel durch Ölfarbe der Steinfarbe gleichzubringen gänzlich unmöglich ist.

Kleinere Zinkgauben sollen jedoch, wenn der Bauherr aus statischen Gründen kein anderes Material wählen kann, zugelassen werden.

c) Zement kann nach wie vor passend zu Flachmustern (Münchener Art) und Reliefs verwandt werden. Dagegen erscheint es, abgesehen von der mißständigen Wirkung, auch aus verkehrspolizeilichen Gründen unzulässig, große hervortretende Teile des Äußeren aus Zement darzustellen und z. B. ganze Menschen- oder Tiergestalten an die Wand zu kleben.

Insoweit der Zement als Zusatz zu dem Verputz verwandt wird, ist derselbe selbstverständlich nicht zu beanstanden. Die Vorschrift zu Pos. c schließt nach Sinn und Wort laut des Statuts die Verwendung von Backsteinen als Fenstergesimse nicht aus, wenn diese z. B. nach Münchener Art verputzt werden. Es soll nur vermieden werden, daß mit Backsteinen als solchen sowie anderen Kunststeinen eine Wirkung erzielt wird.

d) Hausfassaden, die nur durch eiserne Konstruktionen dargestellt, würden, wie dies die Häuser in der Zeil zu Frankfurt dartun, in höchstem Grade mißständig, zumal, wenn der in letzter Zeit auch in Darmstadt versuchte rote Anstrich zur Regel würde. Mit Genugtuung kann jedoch die Baupolizei für die Gegenwart feststellen, daß gerade in Geschäftskreisen immer mehr das Hauptgewicht auf eine würdige architektonische Erscheinung bei größeren Neubauten und Umbauten gelegt wurde. So herrscht auch in Kreisen des Publikums Anerkennung über die architektonische Gestaltung des Warenhauses Ecke der Ludwigs- und Kirchstraße.

Zu § 3. § 3 sichert lediglich die Durchführung der schon jetzt in § 54 O.-B.-St. gegebenen Vorschrift, wonach bei dem Anstrich Farben nicht zu verwenden sind, welche blenden oder der Gesundheit schädlich oder mißständig für die Straße sind. Keineswegs soll ein förmliches Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller Anstrich- und Verputzarbeiten eingeführt werden. Der Hausbesitzer wäre vor Beginn der Arbeit auf die Vorschrift des § 54 O.-B.-St. hinzuweisen und erforderlichenfalls hätte die Baupolizei sachentsprechende Anleitungen zu geben. Es soll hiernach vermieden werden, daß erst nach Vollendung der Arbeit die Baupolizei zur Durchführung des § 54 O.-B.-St. und der in diesem Statut bezw. seiner Begründung niedergelegten Grundsätze zu Anordnungen schreiten muß.

So weit das Statut, zu dessen Begründung noch gesagt wird, daß bei der fortschreitenden Entwicklung der Bautechnik und den vielfach entstandenen Sonderindustrien für neue Baustoffe nicht alle neuzeitlichen Versuche in Einklang stehen mit den an eine architektonische Ausbildung zu erhebenden Forderungen. Man will also offenbar die weitere Entwicklung im Sinne heimatlicher Kunst beeinflussen, was an sich Anerkennung verdienen dürfte, wenn nicht die weitgehenden Einzelvorschriften bangen Zweifeln Raum ließen, ob nicht damit auch berechtigten Neuerungen, die modernen Ansprüchen besser zu entsprechen vermöchten, ein Riegel vorgeschoben wird. Einseitigkeiten zu vermeiden, wäre jedenfalls für die Handhabung des Statuts die Bildung eines künstlerischen Beirates zu wünschen.

STÄDTISCHE WERKSTÄTTENNOT. Es gibt nicht nur eine städtische Wohnungsnot, sondern auch eine Werkstättennot. Das ständige Steigen der städtischen Grundrente verteuert alle Baugründe, Wohnviertel und Arbeitsviertel. Es liegen sogar Beweise dafür vor, daß öfter, als man glaubt, Werkstatträume mit ihren kahlen Wänden und ihrem Mangel an jeder „Inneneinrichtung“ verhältnismäßig teurer sind als Wohnräume. Daher finden wir allerorten eine Flucht der Werkstätten in düstere Ecken und enge Winkel — wirtschaftlich und gesundheitlich eine große Gefahr, unter der namentlich der Kleingewerbler, der weniger leistungsfähige Mittelstand leidet, in dessen Haushaltsplan jeder Taler ein Goldstück bedeutet. Die Geschäftsausbeute geht für diese Berufskreise immer mehr abwärts — die Werkstattmiete aber genau wie die Wohnungsmiete unerbittlich aufwärts. Den größeren Betrieben, die das natürlich auch empfinden, kam das Großkapital längst zu Hilfe. Es errichtete aus Eisen, Stein und Glas jene Industriepaläste inmitten der Großstädte, die einen Haufen von Fabrikbetrieben mietweise beherbergen und eine ausgezeichnete Rente hergeben. — An die Kleingewerbler hat bisher niemand gedacht. Und gerade in ihren beschränkten Betrieben würde sich die Einrichtung besonderer, dem Kleinbedarf angepaßter Werkstätten-Paläste — um die Bezeichnung beizubehalten — doppelt lohnen. Der verbilligende Massenbezug von Motorkraft und elektrischem Licht, die Benutzung gemeinsamer Transporteinrichtungen, Zentralheizung, der Vorteil gut belichteter, luftreicher, bequemer und gesunder Arbeitsräume — alles das würde den gewerblichen Mittelstand bedeutend leistungsfähiger machen. — Es ist ein gewiß nicht geringes Verdienst der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, daß sie diesen das Handwerk so tief treffenden Punkt in einer Flugschrift beleuchtet und die Bildung von gemeinnützigen Werkstättengesellschaften anregt; daß sie hierbei noch einen Schritt weiter geht und die Erwartung anknüpft, die zusammenwohnenden Gewerbe und Betriebe würden sich mannigfach anregen, Rohstoffe gemeinsam ankaufen, Waren gemeinsam verkaufen, Transporterleichterungen gemeinsam schaffen usw. Der Vorteil solcher großen Werkstättenhäuser wächst natürlich mit ihrer Entfernung von der teuren Stadtmitte. Auch die Hausbesitzer könnten nur ein Interesse daran haben, denn mit dem Verschwinden der Betriebe aus ihren Grundstücken entsteht Raum für neue und bessere Wohnungen, auch wird die Vermietbarkeit der alten leichter. Diese Reform würde neben ihrer wirtschaftlichen noch insofern eine soziale Aufgabe erfüllen, als sie den mühseligen Klein- und Heimindustrien Veranlassung geben könnte, sich von Grund aus umzugestalten. Namentlich die Zustände in der Heimindustrie des Bekleidungsfaches liegen trostlos. Viele unserer Bekleidungs- und Wäschestücke werden durch Heimarbeiter in geradezu entsetzlichen Arbeitsräumen angefertigt, in Räumen, die dem Schneidern, dem Wohnen, Kochen und Waschen zu gleicher Zeit dienen. Aber auch zahlreiche kleine Handwerker hausen auf dumpfen Hinterhöfen in stallähnlichen Gelassen gegen eine unverhältnismäßige Miete. Da wird Arbeitslust und Gesundheit massenhaft zu Grabe getragen. Daher verdient die Anregung der Gartenstadtgesellschaft die größte Beachtung. Das Genossenschaftswesen kommt in den städtischen Handwerkerkreisen bedauernswert langsam vorwärts; hier bietet sich ihm eine hervorragende Gelegenheit, seine wirtschaftliche Kraft zu erweisen. Alle staatlichen Zwangsmaßregeln „zur Hebung“ des Handwerks und des Mittelstandes zusammengenommen können das nicht aufwiegen, was durch Schaffung solcher Werkstättenhäuser erreicht wird.

A. M.

BRIEFKASTEN.

Einsender der Ilse-Zeitung vom 22. v. Mts., BAD HARZBURG. Mit Interesse gelesen, daß der Sinn für Städtebaufragen allerorten erwacht. Besten Dank.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

GESCHIRR-SPÜLMASCHINE „FORTSCHRITT“. Die einwandfreien Versuche v. Esmarchs haben bewiesen, daß durch die mangelhafte Reinigung unserer Eß- und Trinkgeräte, besonders im Restaurationsbetriebe, eine große Infektionsgefahr besteht, denn die Krankheitserreger werden durch die gewöhnlichen, im Küchenbetriebe üblichen Reinigungsmethoden nicht abgetötet.

Eine durchgreifende gründliche Reinigung und Desinfektion des Geschirrs ist aber namentlich in allen Krankenhäusern, Heilanstalten und Sanatorien ein unbedingtes Haupterfordernis, um einer Infektionsgefahr vorzubeugen. Es ist daher in neuerer Zeit mehrfach der Versuch gemacht worden, die Frage einer hygienisch einwandfreien Geschirrspülung für den Massenbetrieb zu lösen. Einige derartige Apparate haben auch zufriedenstellende Resultate erzielt und vielfach Verwendung gefunden. Der allgemeinen Einführung standen aber verschiedene Umstände im Wege, in erster Linie die ziemlich hohen Anschaffungspreise, dann auch das Fehlen der zum Betriebe notwendigen Kraft (speziell Elektrizität) schließlich und nicht zum wenigsten die teuren Betriebskosten. Es fehlte noch immer eine Maschine, welche bei hoher Leistungsfähigkeit und sicherer, keimtötender Wirkung durch billigen Preis die Anschaffung auch für kleinere Betriebe gestattete; dies dürfte, wie Versuche erwiesen haben, mit der Geschirrspülmaschine „Fortschritt“ erreicht sein.

Die Geschirrspülmaschine „Fortschritt“ besteht im wesentlichen aus einem Vor- und Nachspülkessel und einem Geschirrkorb, in welchem die zu spülenden Gefäße und Geschirre in den Nachspülkessel hinabgelassen werden.

Im Gegensatz zu anderen Maschinen sind die beiden metallenen Kessel viereckig. Sie sind dabei aus einem Stück gepreßt, wodurch Undichtigkeit ausgeschlossen ist. Der Apparat wird, wo es geht, an eine Kalt- und Warmwasserleitung angeschlossen, so daß die Kessel aus einem an der Hinterseite angebrachten gemeinsamen Schwenkhahn gefüllt werden können.

In den Vorspülkessel wird handwarmes Wasser (ca. 40°) eingelassen, dem etwas Seife zugesetzt wird.

Beim Betriebe des Apparates werden die von den Speiseresten befreiten Geschirre zunächst im Vorspülkessel mit der Hand gespült. Der Erfinder der Maschine ist mit bewußter Absicht zum Spülen mit der Hand zurückgekehrt, weil es sich nach seiner Erfahrung bis jetzt in der Praxis doch als unmöglich erwies, gewisse Reste von Eierspeisen, Spinat, Kaviar, Kaffee, Staub, Zigarrenasche maschinell ohne Handspülung zu entfernen, und weil sich eine Spülung von Hohlgeschirren auf mechanischem Wege als nicht vorteilhaft herausstellte.

Daß mit Handspülung eine wirklich saubere Spülung erreicht werden kann, braucht ja wohl nicht mehr erst bewiesen zu werden. Zudem läßt sich die erreichte Sauberkeit der Geschirre bei Handspülung fortdauernd mit den Augen kontrollieren. Die Handspülung geht dabei sehr schnell und beansprucht wenig Zeit.

Infolge Wegfalls der mechanischen Betriebskraft für die Spülung läßt sich die Spülmaschine „Fortschritt“ natürlich erheblich billiger herstellen, es fallen dadurch ferner die fortlaufenden Ausgaben für Betriebskraft (elektrisch. Strom) fort, desgleichen die damit verbundenen Reparaturkosten.

Freilich muß jetzt das Spülpersonal wieder seine Hände dem Wasser resp. der Lauge aussetzen. Entgegen den vielfachen Befürchtungen hat sich aber gezeigt, daß die Hände des Spülpersonals nicht nennenswert darunter zu leiden haben, wohl weil die Temperatur der Spüllauge eine relativ geringe ist und zudem nur eine schwache Seifenlauge ohne Zusatz von Soda verwendet werden braucht. Ganz kann man allerdings auf die Seife nicht verzichten, weil sich sonst fettige Geschirre nicht reinigen lassen würden. Eine Lauge von 40°, wie sie bei der Spülmaschine „Fortschritt“ angewandt wird, ist selbstverständlich schon an und für sich weniger angreifend wie die bei den anderen Apparaten übliche Sodalauge von 50°. Die handwarme Temperatur hat sich in der Praxis als vollkommen ausreichend erwiesen; sie ist notwendig, um eine Vorwärmung der Geschirre vor Einbringung in das siedende Wasser des zweiten Kessels zu erzielen und verhütet dadurch das Springen des Geschirrs.

Die mit der Hand vorgespülten Geschirre werden nun der Reihe nach wie sie aus dem Vorspülkessel kommen, in den Geschirrkorb gesetzt, flaches Geschirr senkrecht, Hohlgefäße mit der Höhlung nach unten. Der Geschirrkorb steht dann schräg nach dem Vorspülkessel geneigt über den Nachspülkessel. Er wird in dieser Lage gehalten durch eine sinnreiche Vorrichtung; an der rechten Seite des Siedekessels sind nämlich an einer horizontalen Axe, gemeinsam aufklappbar, zwei kurze Stützen angebracht, auf welchen die rechte Kante des ebenfalls viereckigen Geschirrkorbes ruht, während sich die linke Kante des Geschirrkorbes auf die Scheidewand der beiden Kessel stützt.

Infolge der besonderen Konstruktion des Geschirrkorbes fließt nun das gesamte den Geschirren noch anhaftende Vorspülwasser über den Boden des Geschirrkorbes in den Vorspülkessel zurück.

Diese Einrichtung hat den großen Vorteil, daß das Wasser des Nachspülkessels also viel weniger leicht mit Vorspülwasser verunreinigt wird. Das Nachspülwasser bleibt infolgedessen länger rein und braucht demgemäß weniger oft erneuert zu werden, was eine Ersparnis an Wasser und an Heizmaterial bedeutet.

Wenn der Geschirrkorb gefüllt ist, wird er mit einem Kettenzug gehoben. Dabei fallen die zum Schräghalten benutzten rechtsseitigen Stützen von selbst nach außen um, und der Korb kann nun am Kettenzug in den Nachspülkessel hinabgelassen und in diesem mehrmals auf und ab bewegt werden.

Der Kettenzug wird am besten an einem beweglichen Wandarm angebracht und vermag infolge seiner sinnreichen Konstruktion mit geringem Kraftaufwand selbst schwere Geschirrkörbe leicht zu heben und zu senken. Der Kettenzug besteht nämlich nicht aus einer einfachen Rolle, über welche die Kette gelegt wird, sondern aus einer Doppelrolle.

Die Kette, an welcher der Korb mittels der Rolle gehoben werden soll, ist in der Mitte geteilt und die Teilstücke sind in entgegengesetzter Richtung über eine Rolle der Doppelrolle gelegt und an ihr befestigt. Wickelt man das Zugende durch Anziehen ab, so rollt sich das Korbende um seine Rolle entsprechend auf, hebt also den Korb und umgekehrt.

Da nun das Kettenstück, an welchem man mittels eines Handgriffes zieht, über die größere Rolle, das Kettenstück, an welchem der Korb hängt, über eine kleinere Rolle geht, vermag man ohne Mühe eine bedeutende Kraft zu entwickeln. Mit Hilfe dieses Kettenzuges wird der Geschirrkorb in das Wasser des Nachspülkessels hinabgelassen und darin mehrmals auf und ab gezogen. Der Korb ist dabei mit besonderen Spritzrohren und seitlichen Öffnungen versehen, welche ein schnelles und strudelndes Eindringen des Wassers zwischen die einzelnen Geschirre bedingen, so daß dieselben dadurch energisch gespült werden.

Die Spritzrohre dienen gleichzeitig als Stützen für die Geschirre. Vor Gebrauch wird der Nachspülkessel aus der Heißwasserleitung mit siedendem Wasser gefüllt und durch die Heizung — Dampfschlange oder Gasheizung oder Kohlen — im Sieden erhalten. Der beim Erwärmen sich ausscheidende Kalk wird vor Einbringen der Geschirre mit einem Schaumlöffel abgeschöpft. Bei meinen Versuchen habe ich den gefüllten Geschirrkorb 1 Minute lang im siedenden Wasser belassen und in dieser Zeit mehrfach darin auf und ab bewegt. Danach wird der Geschirrkorb mit dem Kettenzug herausgehoben und auf einem Ablaufbrett rechts neben dem Nachspülkessel zum Ablaufen hingesetzt. Die Geschirre haben durch die Nachspülung mit dem siedenden Wasser nach dem Herausheben noch eine solche Hitze, daß das Wasser, soweit es nicht abläuft, direkt auf ihnen verdampft, so daß sie ohne Verwendung von den oft unsauberen Putztüchern sofort trocken und dabei hochglanz poliert sind. Sie können noch warm zum Servieren benutzt werden.

Der Apparat „Fortschritt“ wird in drei Größen geliefert, entsprechend den Maßen der Bottiche, während die Tiefe — 45 cm — bei allen Größen dieselbe bleibt.

Die Maße betragen:

bei Größe I 40×40×45 cm
„ „ II 50×50×45 „
„ „ III 60×60×45 „

Hinsichtlich der hygienischen Wirkung, also der qualitativen Leistung nach, sind natürlich alle drei Größen in allen Ausstattungsarten einander gleich, nicht jedoch hinsichtlich der quantitativen und ökonomischen Leistungsfähigkeit. Was diese beiden Punkte anbelangt, wird Größe III am leistungsfähigsten sein.

Alle drei Größen werden ferner in zwei Ausführungsarten gebaut, entweder Bottiche freistehend in Eisengestell oder Bottiche mit Ummantelung und feinem Plattenbelag. Letzterer bedingt zwar je nach der Größe 70—80 M. Mehrkosten, bietet dafür aber den Vorteil, daß der Mantel die Wärme besser zusammenhält, daß das Putzen viel leichter ist, und gewährt zudem ein sauberes, eleganteres Aussehen.

Als Material der Bottiche dient entweder dauerhaft verzinktes Eisenblech oder verzinntes Kupferblech. Durch das teure Kupfer wird zwar der Preis je nach der Größe um 170—175—185 M. erhöht. Wer Erfahrung in solchen

Sachen hat, wird trotzdem wohl das Kupfer als Material für die Bottiche vorziehen. Nicht nur, daß kupferne Kessel sich leichter erwärmen, so machen sie sich allein durch ihre größere Haltbarkeit mit der Dauer sicher bezahlt.

Die Ausführung der Apparate mit in Eisengestell freistehenden Bottichen wird entweder für Gas oder für Dampf geliefert, die andere feinere Ausführung mit Plattenbelag kann entweder für Heizung mit Gas oder mit Dampf oder mit Kohlen geliefert werden. Die Einrichtung für Gas ist am billigsten, die für Kohlenheizung am teuersten.

Es liegt auf der Hand, daß in großen Betrieben, so z. B. in Küchen von Krankenhäusern, Heilanstalten, Sanatorien und Restaurationen, wo Dampfanlagen vorhanden sind, die Dampfheizung gewählt werden wird. Es dürfte sich aber empfehlen, daneben auch eine Notheizung für Gas gleich mitanzulegen, damit bei Versagen der Dampfanlage der Betrieb trotzdem nicht gestört wird.

Die Gasheizung dürfte sich vielleicht mehr für kleinere Betriebe, wo kein Dampf vorhanden ist, also speziell wohl für die kleinste Größe des Apparates empfehlen. Die Kohlenheizung, bei welcher sich auch der Apparat am allerteuersten stellt, dürfte nur da in Frage kommen, wo Gas und Dampf fehlen, soll aber vorteilhaft sein und sich gut eingeführt haben.

Im übrigen verweisen wir unsere Leser auf das Inserat in gleicher Nummer.

Unter der Bezeichnung „SIEBELS BLEI-ISOLIERUNG“ durch D. R. W. 3. 50845 gesetzlich geschützten Asphalt-Blei-Isolier-Rollen haben sich als bester Schutz gegen Feuchtigkeit und Druckwasser bewährt und bei vielen tausenden Bauten zur Abdeckung von Grundmauern, Kellersohlen, Terassen, Dächern, gewölbten und eisernen Brücken, Eisenbahntunnels, sowie zur Auskleidung von Teichen, Bassins, Kanälen etc. Anwendung gefunden.

Ein Prospekt nebst Preisliste der Bauartikelfabrik A. Siebel liegt unserer heutigen Nummer bei und machen wir unsere Leser auf diese Beilage ganz besonders aufmerksam.

WETTBEWERB

zur Erlangung von Plänen für die Erweiterung der Stadt Pforzheim.

Der Stadtrat Pforzheim wünscht, Entwürfe für einen generellen Stadterweiterungsplan über das ganze Stadtgebiet und einen speziellen Bebauungsplan über einen Teil des Stadtgebietes zu erhalten und ladet reichsdeutsche Architekten und Ingenieure zur Einreichung von Plänen ein.

Die drei besten Entwürfe werden durch Preise im Betrage von 3000 bezw. 2000 bezw. 1000 Mark ausgezeichnet, doch bleibt es dem Preisgericht vorbehalten, die Gesamtsumme der Preise auch auf vier Entwürfe nach freiem Ermessen zu verteilen, wenn über diese Art der Preisverteilung ein einstimmiger Beschluß erzielt wird. Weitere Entwürfe können auf Empfehlung des Preisgerichtes zu je 750 Mark angekauft werden.

Das Preisgericht besteht aus folgenden Herren:

Geheimer Regierungsrat Professor Dr. ing. Henrici in Aachen,
Baurat Kuhn, Beigeordneter in Mainz,
Professor Theodor Fischer in Stuttgart,
Oberbürgermeister Habermehl in Pforzheim,
Stadtverordneten-Obmann Kommerzienrat H. Gessel in Pforzheim,
Stadtrat Kern, Architekt in Pforzheim,
Stadtbaumeister Herzberger in Pforzheim.

Die Pläne sind, mit einem Kennwort versehen, spätestens am 5. Januar 1907 Abends 6 Uhr an den Stadtrat der Stadt Pforzheim einzusenden.

Die Unterlagen sind bei dem städt. Tiefbauamt in Pforzheim gegen Entrichtung von 10 Mark in bar zu beziehen.

Pforzheim, den 27. Juni 1906.

Der Stadtrat
Habermehl

3. Jahrgang 1906 10. Heft



DER WETTBEWERB UM DIE UMARBEITUNG DES BEBAUUNGSPLANES FÜR DIE STADT ST. JOHANN A. D. SAAR.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Aus dem für den Wettbewerb erlassenen Programme wird der leichteren Beurteilung wegen vorweg folgendes angeführt:

Erstens soll der z. Zt. im allgemeinen noch unbebaute Teil des Stadtgebietes, der begrenzt wird von der Eisenbahn St. Johann—Saargemünd, der Mainzer Straße, Hellwigstraße, Großherzog-Friedrich-Straße, dem Landwehrplatze, der Landwehrstraße, Straße 23 und Nauwieser Straße (Gebiet der Bruchwiesen) in bezug auf die Fluchtlinien umgearbeitet, unter Umständen ganz neu aufgeteilt werden; den zweiten Teil bildet die Nachprüfung des Bebauungsplanes der gesamten übrigen Stadt und zwar derart, daß es dem Bearbeiter gestattet ist, nach jeder Richtung hin Veränderungsvorschläge zu machen, sei es in bezug auf Veränderung von Straßenbreiten, auf Fluchtlinienverschiebungen, Durchbrüche oder seien es Vorschläge anderer Art.

Der dritte Teil besteht darin, Angaben über Einteilung von Bauzonen zu machen für dasjenige Stadtgebiet, wofür ein Bebauungsplan noch nicht aufgestellt ist, jedoch nur soweit der hierzu gehörige Stadtplan ausreicht.

Zum zweiten der vorstehend angegebenen Teile wird besonders auf die Umgestaltung des Landwehrplatzes, die Umgebung der beiden an der Nauwieser Straße liegenden städtischen Schulen und die Verbindung zwischen der Pabststraße und dem Marktplatze aufmerksam gemacht.

Der vierte Teil umfaßt die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen zwischen dem vorgenannten Bruchwiesengebiet und dem nordöstlich davon belegenen, durch die Saargemünder Bahnlinie vom Bruchwiesengebiet getrennten Gelände, also auf der Strecke zwischen den Unterführungen der Nauwieser Straße und des Kiesselhumesweges.

Bei der Entwurfsbearbeitung ist das Kasernengrundstück unberührt zu lassen. Das Schlachthofgrundstück kann anderweitig verwertet werden, da mit einer Verlegung des Schlachthofes zu rechnen ist.

Der zu den Ausschreibungsunterlagen gehörige Lageplan in 1 : 2500 zeigt in roten Linien die jetzt gültigen Fluchtlinien an, soweit solche festgesetzt, aber noch nicht zur Durchführung gekommen sind. Die für die Entwurfsbearbeitung nötigen Höhen sind aus dem hierzu gehörigen Höhenübersichtsplan ersichtlich. Gleichfalls in den Plan eingetragen ist die Linienführung eines Industriegleises, wie solches etwa später zur Ausführung kommen könnte. Sämt-

licher städtischer Besitz ist durch Anlegung mit bräunlicher Farbe gekennzeichnet.

Der Entwurfsplan muß eine maßstabsgerechte Bearbeitung der Straßen, der freien Plätze, Bepflanzungen, Vorgärten usw. mit eingeschriebenen Maßen und Höhenzahlen nebst Angaben über Gefällverhältnisse der Straße enthalten. Die neuen Fluchtlinien sind in beliebiger Farbe hervortretend darzustellen und die neuen Straßenflächen in zartem, nicht deckendem Rot anzulegen. Die Darstellung der verschiedenen Bauzonen nach den neuen Vorschlägen soll durch kräftige, farbige Umränderung (blau für Zone I, grün für Zone II, braun für Zone III) erfolgen.

Ein Erläuterungsbericht ist dem Entwurf beizufügen.

Für die sonstige formelle Behandlung der Pläne sind die technischen Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen vom 28. Mai 1876 maßgebend. Auf Grund der Ergebnisse dieses Wettbewerbs sollen neue Fluchtlinien- bezw. Bebauungspläne im Stadtbauamt aufgestellt werden.

Die vorhandenen öffentlichen Wege sind bei der Neubearbeitung der Fluchtlinien möglichst zu berücksichtigen, auch ist auf eine der Bebauung günstige Durchschneidung der einzelnen Grundstücke Bedacht zu nehmen. Auf gute Anschlußnahme an bereits vorhandene und bestehenbleibende Straßen ist ebenfalls zu achten. Alle aufzugebenden Bestandteile von Fluchtlinien usw. sind durch rote Durchkreuzung als in Wegfall kommend zu bezeichnen.

Einschneidende Maßnahmen, deren Durchführung besondere Ausgaben verursachen, sind nur dort als zulässig zu erachten, wo sich wichtige Verkehrserleichterungen damit erreichen und die dafür aufzuwendenden Kosten sich rechtfertigen lassen.

Es ist anzunehmen, daß im Zuge der Hellwigstraße oder weiter saaraufwärts eine Saarbrücke erbaut wird. Neben der Bewertung guter Straßenverbindungen wird bei der Beurteilung der Entwürfe besonders Gewicht gelegt werden auf gut geformte Baublöcke, auf malerische Ausbildung von Plätzen und Straßenkreuzungen. Die Annahme von Randstraßen längs des Eisenbahngeländes bleibt der Entwurfsbearbeitung überlassen; jedenfalls ist genügender Verkehrsraum in nächster Nähe der Unterführungen vorzusehen. Die Auswahl öffentlicher Plätze nach Zahl und Einfügung in das Gesamtbild unter Angabe etwaiger besonderer Bestimmung solcher Plätze bleibt der Entwurfsbearbeitung überlassen. Für öffentliche Gebäude sind geeignete Bauplätze vorzusehen und die Gebäude als solche anzudeuten. Falls für bestimmte Straßen, Plätze oder Straßenteile besondere Bauvorschriften erlassen werden sollen, sind hierüber nähere Angaben zu machen. Bei den Straßenzügen sind etwaige Baumreihen, sowie die Breite der Gehwege und Fahrbahn anzugeben.

Die Wahl der Straßenbreite bleibt dem Bearbeiter überlassen; bei Anlage von Vorgärten ist auf das im Fluchtliniengesetz genannte Breitenmaß von 3 m keine Rücksicht zu nehmen.

Die Sohlhöhen der Kanäle, welche für die Entwässerung des Bruchwiesengebiets in Betracht kommen, sind in den Höheplan 1 : 2500 an den Hauptstellen mit braunen Zahlen eingeschrieben. Die Straßen im Bruchwiesengebiet, insbesondere etwa unter der Eisenbahnlinie hindurchführende Straßen sind möglichst so anzulegen, daß Entwässerung nach den angegebenen Kanalhöhen durchführbar ist. Für Straßenunterführungen ist die Lage der Straßen 5,45 m unter Schienenoberkante anzunehmen. (Konstruktionshöhe bei 13,50 m lichter Weite = 1,0 m, erforderliche lichte Höhe = 4,45 m.)

Das Gebiet der Flur 10 und Umgegend, etwa zwischen Straße 50, der Eisenbahnlinie Saargemünd und der Saar kommt möglicherweise für eine Hafenanlage in Betracht, wenn die Kanalisationsentwürfe für die Saar zur Durchführung kommen sollten.

Das Preisgericht, das aus den Herrn Beigeordneten, Sanitätsrat Dr. Schoenemann als Vorsitzenden, Herrn Professor Geheimer Regierungsrat Dr. ing. Karl Henrici, Aachen, Herrn Professor Geheimen Ober-Baurat Karl Hofmann, Darmstadt und sieben in St. Johann ansässigen Ingenieuren und Baubeamten bestanden hat, gab über die eingegangenen 46 Entwürfe, nachdem einer mit dem Kennworte „Idee" wegen Unvollständigkeit von vornherein ausgeschlossen werden mußte, folgendes Urteil ab:

Nach wiederholter eingehender Prüfung und Ausscheidung derjenigen Arbeiten, die vom Preisgerichte wegen dieser und jener Mängel als nicht preiswert erkannt wurden, verblieben für die engere Wahl 11 Entwürfe: „Städtebild", „Saar 2", „Feierabend", „Stadtgarten", „Zukunft 1", „Zünftig", „Claram il da", „Neustadt", „Heimatstadt", „Nec temere nec timide" und „Rote Rose". Von diesen erhielten bekanntlich „Nec temere nec timide" (Verf.: Stadtgeometer Scheibel, Iserlohn), „Zukunft 1" (Verf.: Stadtgeometer Karl Strinz, Bonn) je einen ersten Preis; „Feierabend" (Verf.: Magistratszeichner Hugo Schreiber, Breslau) den dritten Preis. Zum programmäßigen Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe: „Rote Rose" (Verf.: Architekt August Blößner, München), „Heimatland" (Verf.: Katastergeometer Hermann Schilling, Herrenalb), während die Entwürfe „Saar 2", „Claram il da" und „Neustadt" zum etwaigen Ankauf außerhalb des Programmes als geeignet bezeichnet wurden.

Die Entscheidung über die Erteilung der beiden ersten Preise erfolgte einstimmig, die über den dritten Preis und die beiden programmäßigen Ankäufe mit Stimmenmehrheit.

Kein einziger Entwurf war eingeliefert, der die anderen so überragte, daß ihm ein einzelstehender erster Preis zuerkannt werden könnte. Deshalb wurden die für den ersten und zweiten Preis zur Verfügung gestellten Beträge dazu verwendet, zwei gleiche erste Preise von je 800 M. zu schaffen, den dritten Preis aber in seiner Höhe von 400 M. bestehen zu lassen.

Fast alle Entwürfe ließen eine erkennbare Eigenart in der Einrichtung der Straßen und Plätze und im Zuschnitte der Baublöcke der verschiedenen Bauzonen vermissen und viele Entwürfe erkennen, daß die Verfasser die topographischen Verhältnisse nicht genügend studiert und infolge dessen unausführbare Straßenzüge vorgeschlagen haben. In nur wenigen Entwürfen waren die durch eine neue Saarbrücke und die Straßenunterführungen entstehenden wichtigen Verkehrsbeziehungen in genügender Weise zum Ausdruck gebracht.

Ferner hatten nur wenige Entwürfe ausreichenden Wert auf die zum Anbau zweckmäßige Gestaltung der Baublöcke gelegt und diejenigen Entwürfe, die diesen Vorwurf nicht verdienen, ließen meistens eine befriedigende Bewältigung der Aufgabe in künstlerischer Beziehung vermissen.

Fast sämtliche Entwürfe ließen weiter darüber keinen Zweifel, daß ihre Verfasser sich mit der neueren Literatur des Städtebaues zwar befaßt haben, ohne jedoch über Äußerlichkeiten weit hinweg gekommen zu sein. Von einer oder der anderen dieser Schwächen sind auch die mit Preisen ausgezeichneten, die zum Ankauf empfohlenen und die in der engeren Wahl belassenen Entwürfe nicht frei zu sprechen und genügt es deshalb, nur die Vorzüge der preisgekrönten und zum Ankauf bestimmten und empfohlenen Entwürfe hervorzuheben.

„Nec temere nec timide" — vergl. Tafel 73 —: Der Verfasser bietet in der Möglichkeit malerischer Straßen- und Platzbilder wirklich Schönes und hat neben großzügigen Verkehrstraßen auch auf Schaffung ruhiger Wohnstraßen einen Hauptwert gelegt. Die Verbindung des Stadtinnern sowohl als auch der vorgeschlagenen neuen Brücke mit dem neu zu erschließenden Stadtgebiet ist eine bequeme und reichliche. Die Großherzog-Friedrich-Straße ist als Hauptverkehrstraße aus dem Stadtinnern nach den nordöstlichen und östlichen neuen Stadtteilen gedacht. Sie findet ihren Abschluß in einem öffentlichen Gebäude bei Einmündung des Eselspfades. Von diesem Punkte aus hat der Verfasser den Verkehr nach zwei Richtungen abgezweigt und zwar einmal unter Benutzung des Eselpfades in der Mainzer Straße und zum anderen Male durch die Straßen 5 und 6 in die Halbergstraße und durch diese nach der Unterführung an der Ulanenkaserne geleitet. Durch diese Lösung wird das unschöne und unzweckmäßige Totlaufen der Großherzog-Friedrich-Straße gegen die Ulanenkaserne an der Hellwigstraße vermieden und der Verkehr, der sich nach dem vorhandenen Bebauungsplane naturgemäß auf der Halbergstraße über den Landwehrplatz an den Schulen vorbei entwickelt hätte, vorher in die Großherzog-Friedrich-Straße abgelenkt.

Die im Zuge der Hellwigstraße vorgeschlagene Brücke hat Verfasser etwas weiter saaraufwärts verschoben und damit unter Einfügung eines Brückenvorplatzes sehr gute Verbindungen nach der Altstadt und dem neu zu erschließenden Gelände geschaffen. Die Bismarckstraße hat im Ostviertel eine andere Lage bekommen und vermittelt nunmehr in gefälligem Zuge den Verkehr nach dem Stadtinnern und nach der alten Unterführung im Zuge der Nauwieser Straße. Demselben Zwecke dient ein weiterer Straßenzug 17, 16, 15, 27, während die verlängerte Hellwigstraße den Verkehr zu der von dem Verfasser an richtiger Stelle vorgeschlagenen neuen Bahnunterführung vermittelt und endlich die weite Schrägstraße eine schöne Verbindung von der neuen Brücke nach der Mainzer Straße und der Bahnunterführung bildet.

Der Abänderungsvorschlag für den Landwehrplatz darf recht gut genannt werden, da auch durch die Umbauung des Platzes mit öffentlichen und Privatgebäuden dem Platze ein intimer Charakter gegeben wird. Die vorgeschlagene Verbindung der Pabststraße nach dem Marktplatze als unmittelbare Verbindung nach der alten Brücke ist als die beste Lösung unter allen übrigen Vorschlägen zu bezeichnen, wie auch die Umgestaltung des Gerberplatzes und der Umgebung der katholischen Kirche in demselben Sinne beurteilt werden kann. Der Platz für einen neuen Schlachthof an der alten Brebacher Straße mit Bahnverbindung nach dem Bahnhofe Brebach ist gut gewählt.

„Zukunft 1" — vergl. Tafel 74 —: Zielbewußte, klare Lösung, die auch im Erläuterungsbericht ihre wohldurchdachte Begründung findet. Befriedigende Baublockbildung unter sorgsamer Berücksichtigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse und der vorhandenen Wege zeichnen den Entwurf aus. Besonders hervorzuheben sind dabei die folgenden Vorzüge: Zweckmäßige und gefällige Lösung an der Kreuzung der Rothenberg- und Seilerstraße. Angemessene Zahl und Abmessung und zumeist glückliche Gestaltung der öffentlichen Plätze, unter denen besonders der langgestreckte mit Anlagen gedachte Hauptplatz rühmlich hervorzuheben ist; zum Teil recht geschickt verwendete (in anderen Entwürfen stark übertriebene) sägenschnittartige Ausbildung der Baufluchten. Zu besonderer Anerkennung führte schließlich die sorgsame und zuverlässige Höhenbearbeitung der Straßen.

„Feierabend" — vergl. Tafel 75—: Die Vorzüge des Entwurfes liegen in teilweise sehr guten großzügigen Verbindungen, der Schaffung einer räumlich wirksamen Promenade im Anschluß an den Landwehrplatz und namentlich in der sorgsamen Lösung der Erschließung des Landhausgeländes im Anschluß an die neue Eisenbahnunterführung südöstlich vom Friedhofe. Im übrigen steht dieser Entwurf an Sachlichkeit erheblich hinter den beiden vorbehandelten zurück.

„Rote Rose" — vergl. Tafel 76 — und „Heimatstadt": Die beiden Entwürfe zeigen eine Reihe von wertvollen Einzelmotiven, die für die weitere Ausarbeitung des Bebauungsplanes nutzbringende Anregung bieten können.

Der Erfolg ist also kein befriedigender; gegen die Zuteilung des III. Preises und die Auswahl der für den Ankauf empfohlenen Entwürfe hat dem Vernehmen nach selbst im Preisgericht eine gewichtige Minderheit gestimmt. In der Tat ist es dem Fernerstehenden schwer verständlich, warum von den angekauften Entwürfen der Entwurf „Neustadt" von Hans Bernoulli in Berlin — vergl. Tafel 77 — hinter den Entwurf „Heimatstadt" zurücktreten mußte und warum der dem Entwurfe „Nec timere nec timide" in seinem Hauptteile nahverwandte, doch ruhiger gehaltene Entwurf „Berg und Tal" von Dr. ing. R. Weyrauch in Berlin und Martin Mayer in Hamburg — vergl. Tafel 78 — überhaupt nicht in die engere Wahl gekommen ist? Der Entwurf von Bernoulli hat besondere Rücksicht auf den Kleinwohnungsbau genommen und in schönheitlicher Hinsicht darauf hingearbeitet, seine Straßen eigenartig zu gestalten, ohne kostspielige oder tändelnde Anlagen. Der wohldurchdachte Entwurf von Weyrauch und Mayer macht den beachtenswerten Vorschlag, ein Fabrikviertel nahe beim Hafen zusammenzuziehen, so daß das Gelände nördlich der Eisenbahn ausschließlich dem Wohnungsbau vorbehalten bleibe.

Gerade diese von Architekten herrührenden Entwürfe, einschließlich des in erster Linie angekauften Entwurfes „Rote Rose" (mit schön durchgearbeiteten Platzanlagen und Straßenerweiterungen, sowie eigenartiger Bebauung längs der Eisenbahn durch schmale, vom Bahndamme durch Gärten getrennte Baublocks, deren Inneres unverbaut bleiben soll), von August Blößner in München (städtischen Oberingenieur des Stadterweiterungsamtes), zu denen ferner noch die Entwürfe „Saar-Idyll" von Franz Schulz in Dresden (Bauinspektor im städtischen Tiefbauamte) — vergl.

Tafel 79 — und „Über Berg und Tal“ von H. Jansen in Berlin (mit feinempfundener Bebauung des Kaninchenberges durch öffentliche Gebäude!) — vergl. Tafel 80 — treten, haben sich vor der vom Preisgericht gerügten Motivenjägerei gehütet, von der z. B. der mit dem III. Preise ausgezeichnete Entwurf „Feierabend“ erfüllt ist.

Wie bekannt, ist der Wettbewerb, der anfangs auf in St. Johann Ansässige, also Ortskundige beschränkt war, später zu einem allgemeinen reichsdeutschen erweitert worden. Es scheint so, als ob dazu die gebotenen Unterlagen keine ausreichenden waren. Für das Gelände südlich der Eisenbahn und westlich der Straße 50 (beim zukünftigen Hafen) stand zwar ein Höhenplan zur Verfügung, der übrigens keinen Anlaß bot, in nähere Untersuchung über die Gefällverhältnisse der Straßenzüge einzutreten, weil die Höhenunterschiede keine allzu erheblichen sind, bei einem allgemeinen Ideenwettbewerbe also keine Rolle spielen. Wie einer der Herren Wettbewerber mir aber schreibt, war die Bearbeitung der darüber hinausreichenden Flurteile in Ermangelung genauerer Höhenangabe um so schwieriger; man sah sich lediglich auf den beigefügten Teilplan der Generalstabskarte angewiesen. Hier hätte nun der persönliche Augenschein bis zu einem gewissen Grade ergänzend eintreten können; das Preisgericht tadelt bei vielen Entwürfen ausdrücklich die mangelnde Kenntnis der Örtlichkeit, und dieser Mangel dürfte auch wohl manches Mißlingen erklären. Doch jene Kenntnis sich auf eigene Kosten zu verschaffen, hieße namentlich dem Fernerwohnenden mehr als billige Ansprüche zumuten. Können derartige Kosten also nicht erstattet werden, so liegt in diesem Umstande ein Hauptbedenken gegen die allzu weite Ausdehnung von Wettbewerben im Städtebau. Auf diesem Gebiete handelt es sich fast immer um so vielerlei Fragen, daß schon den auswärtigen Preisrichtern Gelegenheit gegeben werden müßte, örtliche Studien in dem Umfange zu treiben, wie sie nötig wären, um den Plan selber machen zu können, geschweige denn den Teilnehmern am Wettbewerbe, die den Augenschein nicht entbehren können, selbst wenn vollkommene Unterlagen geliefert werden. Zu dieser Vollkommenheit gehört u. a. auch die Angabe, ob und inwieweit bereits bebaute Straßen und Straßenteile verändert oder gar eingezogen werden dürfen, damit nicht derjenige, der gewissenhaft das Bestehende unangetastet läßt, gegenüber dem rücksichtsloser Vorgehenden ins Hintertreffen gerate, wie z. B. der unter Verzicht auf großstädtische Anläufe (Durchbruch- und Prachtstraßen) absichtlich den Charakter der Neustadt festhaltende Franz Schulz, Dresden.

Andererseits hätte den Bewerbern wohl mehr Freiheit in der Darstellungsart der Entwürfe gefrommt; was bedurfte es einer formellen Behandlung nach den technischen Vorschriften des Fluchtliniengesetzes, da es doch nur ein Ideenwettbewerb und die Aufstellung der neuen Pläne dem Stadtbauamte vorbehalten war! Diese Vorschriften sind für die Darstellung künstlerischer Entwürfe ohnehin höchst ungünstige. Abweichungen davon, die der eben erwähnte Architekt in seinem Erläuterungsbericht ausführlich begründete, waren also zu erwarten.

Der Stadtverwaltung von St. Johann sei schließlich verbindlicher Dank abgestattet für die Überlassung der preisgekrönten Entwürfe zur Veröffentlichung. Die zum Ankauf empfohlenen Entwürfe sind dem Vernehmen nach von der Stadtgemeinde inzwischen auch erworben worden.

DAS SCHULHAUS IM STADTPLANE.

Von Architekt SIEGFRIED SITTE, Wien.

Bei Errichtung eines Schulhausbaues ist das erste und zugleich wichtigste die Wahl des Bauplatzes. Das Vorhandensein des erforderlichen Flächenausmaßes allein macht ein Grundstück noch nicht geeignet, um darauf eine Schule nach den heute herrschenden Grundsätzen und entsprechend den mit Recht hochgestellten Anforderungen zu errichten. Es kommen da insbesondere noch die Umgebung, die Lage zur Straße und den Nachbargebäuden, sowie hauptsächlich die Gestalt in Betracht; denn davon ist für den weiteren Entwurf die Möglichkeit abhängig, die einzelnen Räume geschickt zu gruppieren. So schreibt C. Hinträger*): „Selbst in Landgemeinden wird man sich nicht leicht entschließen, nur den gesundheitlichen Vorteilen zuliebe ein Schulhaus, das in der Regel zur Zierde der Ortschaft beitragen soll, unabhängig von bestehenden Straßenzügen oder Plätzen schräg oder verkehrt, aufzustellen. In Städten ist die Auswahl genau orientierter Bauplätze noch geringer.“

Um nun über diese Schwierigkeiten hinwegzukommen, ist die Frage zu beantworten: Wie soll ein Bauplatz für ein Schulhaus aussehen und wie kann ein solcher geschaffen werden?

Fast alle Verordnungen, welche in den verschiedenen Staaten von staatlichen oder städtischen Behörden für Schulhausbauten aufgestellt wurden, enthalten in ihren Einleitungen kurze Bemerkungen zu dieser Frage. Dieselben verlangen fast gleichlautend: zentrale Lage, Reinheit, Trockenheit und technisch günstige Beschaffenheit des Baugrundes, ferner das Vermeiden geräuschvoller Straßen und Plätze, sowie entsprechende Entfernung von einer Nachbarschaft, welche die Gesundheit bedrohen, den Unterricht stören oder sittliches Ärgernis geben könnte. Für Grundstücke an lärmenden Straßen wird gewöhnlich die Anlage eines möglichst großen Vorgartens empfohlen, wobei wohl als Regel angenommen wird, daß die Klassen an der Straßenseite liegen. Über die Form des Grundstückes, ob Eck- oder Mittelbauplätze, lange oder kurze Straßenfront, ob seichte oder tiefe, rechteckige oder mehr quadratische Grundstücke oder irgend eine besondere Gestalt erwünscht wäre, sind fast gar keine, näher begründete Anhaltspunkte gegeben. Sichtlich schwebten allen diesen Verordnungen nur ganz bestimmte, wenige Bauplatzformen vor, und zwar

*) Carl Hinträger, die Volksschulhäuser von Frankreich 1904. S. 72.

sind dies die Rechtecksform von verschiedener Breite und Tiefe, und entweder nur von einer, zwei, drei oder allen vier Seiten von Straßen begrenzt. Man hat sich damit den tatsächlich gegebenen Verhältnissen untergeordnet, denn die bisher üblichen schablonenhaft verfaßten Stadtbebauungspläne verfügten nur über dieses höchst bescheidene Verzeichnis von Grundplatzformen. Bei einem Stadtplane, der nur aus geradlinigen, sich rechtwinklig schneidenden Straßenzügen besteht oder noch außerdem Schrägstraßen besitzt, ist es gänzlich ausgeschlossen, daß in den dazwischen erübrigenden Baublöcken individuell gestaltete Plätze für die verschiedenartigen Zwecke entstehen, zumal auch bei dem Abteilen der Baustellen der Uniformierungsgedanke folgerecht durchgeführt wurde. Es fehlten eben die nötigen Vorstudien und vor allem die künstlerische Auffassung des Städtebaues, durch die allein ein Anpassen an die vielgestaltigen Erfordernisse des modernen Lebens und eine freie Entwicklung der einzelnen baulichen Einrichtungen einer Stadt gewährleistet werden kann. Den Absichten der Städtebaukunst entspricht es daher auch für die wichtige Gruppe der Schulhausbauten besondere Platzformen zu schaffen. An der Hand einiger Beispiele sollen die wichtigsten Grundsätze zur Beantwortung der oben gestellten Frage vorgeführt sein, wobei hauptsächlich Stadtgebiete mit geschlossener Bauweise in Betracht gezogen sind.

Abb. 1.

Abb. 1 zeigt einen größeren Baublock. Von diesem ist längs seiner Umgrenzung vorerst ein Grundstreifen für Wohnungsbauzwecke abgeteilt. Eine Tiefe von der Straßenflucht gemessen von 17—23 m ist hierfür am geeignetsten, da bei dem Mindestmaße von 17 m eine Wohnhaustiefe samt Hof möglich ist, und bei dem Höchstmaße von 23 m die Errichtung von parallelen Hinterhäusern mit all ihren gesundheitlichen und sonstigen Nachteilen sich von selbst verbietet. Die in der Mitte freibleibende Fläche ist zum Teil für Privatgärten der anstoßenden Gebäude verwendet; der andere Teil bildet im Vereine mit einem möglichst schmalen Vorderlande (in der Skizze A) das Schulhausgrundstück. Statt des Grundstückes bei A könnte auch das Grundstück B, C, D, oder E verwendet werden, u. U., aber weniger gut auch ein an der Mitte der Grenzlinien gelegenes Grundstück; gar nicht würden Eckgrundstücke*) der hier verfolgten Absicht entsprechen.

Die Anordnung des Schulhauses selbst zeigt die Skizze. Die Straßenfront ist möglichst gering bemessen, da sie für Klassenzimmer wegen ungenügender Beleuchtung, Straßenlärm und Staub ohnedies nicht brauchbar und zu teuer wäre, während sie für andere Gebäude, Geschäftshäuser, Restaurationen, auch Wohnhäuser weit wertvoller ist. Um das unmittelbare Hinaustreten der Schuljugend auf die Straße zu verhindern, ist vor dem Ausgange der Schule ein Vorplatz angeordnet, für welchen lediglich zu diesem Zwecke ganz geringe Abmessungen genügen, so daß von einer Platzvergeudung nicht die Rede sein kann. Für solche Vorplätze enthält die Bauordnung von Göteborg (Schweden) eine sehr beachtenswerte Vorschrift, welche lautet: „Gebäude, die zu irgend welchen Versammlungszwecken dienen, sollen, wenn sie nicht an öffentlichen Plätzen oder Straßen von mindestens 18 m Breite liegen, entweder mit der ganzen Breite oder mit dem Hauseingange und den zunächst angrenzenden Teilen mindestens 3 m von der Straße abstehen.“ Weiter bietet dieses künstlerisch vielfach abzuwandelnde Motiv eines Vorplatzes Gelegenheit, das Schulgebäude in dem Straßenbilde hervorzuheben.

In dem kurzen Straßengebäude sind außer der Hauptstiege noch die erforderlichen Wohnungen an eigener Stiege für den Direktor, nach Bedarf auch für Lehrer und Schuldiener untergebracht, ferner Versammlungszimmer, Lehrmittelräume, Sprechzimmer und dergl. Das Hofgebäude als wichtigster Bestandteil des Schulgebäudes enthält die Klassenzimmer. Für dieses Gebäude ergibt sich der Vorteil, daß es ganz der gewünschten Himmelsrichtung entsprechend angeordnet werden kann, da es ja nicht wie in der ersten Skizze senkrecht, sondern auch etwas schräg zum Hauptgebäude liegen könnte. Vor den Fenstern der Klassen liegt der Spielplatz, auf welchem in niedrigen Vorbauten oder freistehenden Gebäuden der Turnsaal, u. U. ein gedeckter Spielplatz untergebracht werden können, ferner Gärtnerei und Ähnliches, je nach den Zwecken der betreffenden Schule. Durch die angrenzenden Privatgärten ist außerdem, ohne für die Schule einen übergroßen Platz zu benötigen, ein ausreichender freier Luftraum geschaffen. Der umgebende Häuserkranz schützt diesen Innenhof vor Wind, Staub und dem Lärm der Straße. Ein Stagnieren der Luft ist ausgeschlossen, da erfahrungsgemäß selbst bei bedeutend kleineren Abmessungen als sie Abb. 1 zeigt und bei drei bis vier Stock hohen Häusern durch die Temperaturunterschiede und die über die Dächer hinwegstreichenden Winde ein fortwährender, weit ausreichender Luftwechsel stattfindet. Auch für den Pflanzenwuchs sind derartige umschlossene Plätze eher als vorteilhaft zu bezeichnen. So befinden sich in Wien in einem alten Stadtteile

Abb. 2.

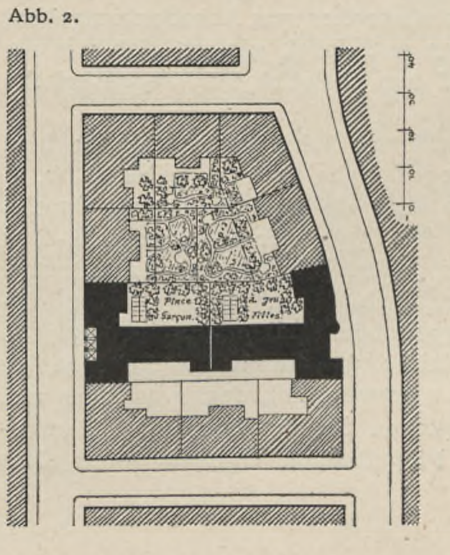


Abb. 3.

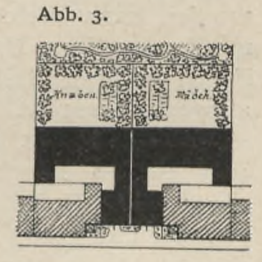
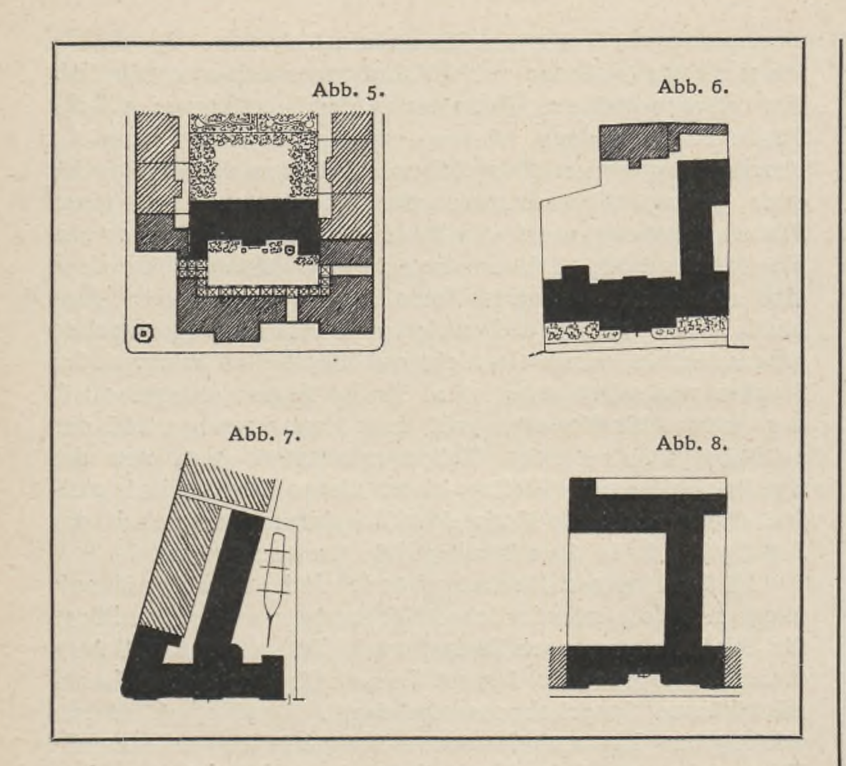


Abb. 4.

*) Auch solche sind in neuerer Zeit vielfach mit Glück für Schulzwecke verwendet worden — in München, Gelsenkirchen, neuerdings auch in Dresden — unter Einschiebung von Vorhöfen, wie sie auch die neueren, in der Straßenflucht liegenden Schulgrundstücke Berlins zeigen. D. H.


Abb. 5. Abb. 6. Abb. 7. Abb. 8.

sogar noch Weingärten, deren gutes Gedeihen nach Aussage der Besitzer hauptsächlich auf die geschützte Lage gegen die hier so häufig auftretenden heftigen Stürme zurückzuführen ist.

Außer den bisher angedeuteten Vorteilen in der Gesamtanlage ergeben sich noch weitere bei der Anordnung der Stiegen und Gänge, sowie der verschiedenen Nebenräume. Abb. 2 stellt auf demselben Baublock eine ähnliche Anordnung für eine Doppelschule dar. Die Eingänge sind dabei vollständig getrennt und ist der gegenseitige Einblick in die Klassenfenster ausgeschlossen. In Abb. 3 und 4 sind weitere Möglichkeiten für die Errichtung der Schulgebäude in „Innenhöfen" vorgeführt. In Abb. 5 ist auf die Straßenfront völlig verzichtet, was natürlich nur unter der Voraussetzung geschehen kann, daß zu beiden Seiten Eingänge gesichert sind und zwar entweder als Durchhäuser oder durch Unterbrechung des Häuserkranzes. Diese Anlage ist aber auch nur dann zu empfehlen, wenn sie in Verbindung mit einem anderen öffentlichen Gebäude z. B. einem Rathaus steht, so daß für eine würdige architektonische Gestaltung des Durchgangshofes gesorgt werden kann, welcher stellenweise von Arkaden umgeben, mit Denkmälern, Brunnen und dergl. geziert, sich wie ein Platz gestalten lässt, auf dem lediglich der Wagenverkehr ausgeschlossen ist.

Beispiele von ausgeführten Schulbauten, die den hier entwickelten Anschauungen nahe stehen, geben Abb. 6 und 7. Die Hofgebäude sind daselbst besonders durchgebildet und gibt Abb. 6 den Typus der sogenannten L-förmigen, Abb. 7 den der ⊥-förmigen Grundrißanordnung. Ferner gehört hierher noch die U-förmige Grundrißbildung, welche Dr. Maggenot in seinem „Essay d'hygiène des construction scolaires"*) für städtische Schulen vorschlägt. Bei dieser letzteren Anordnung werden sich aber bereits Schwierigkeiten für die Lage der Klassenfenster in den beiden Flügelbauten ergeben. Sind diese gegen den Mittelhof gerichtet, so ist ein gegenseitiger Einblick, der den Unterricht stört, die Folge, und wird notwendigerweise auch die eine Flucht schlechte Orientierung haben. Sind die Klassen aber nach der gleichen Weltgegend gerichtet, so muß auf einer Seite noch für einen unverbauten Platz gesorgt werden, wodurch die Kosten der Anlage sich wesentlich erhöhen. Eine U-förmige Anlage mit einem Seitenflügel an der Straße liegend, wie in Abb. 8, wäre, abgesehen von der Straßenlage einiger Klassen, vorteilhafter, doch sind dabei übermäßige Flurflächen und finstere Räume in den Eckanschlüssen nicht zu vermeiden.

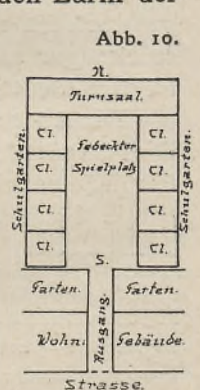
*) Revue d'hygiène 1895.

Diese Nachteile stellen sich ebenso bei allen Eckbauplätzen von annähernd quadratischer Form, noch mehr bei den an drei oder allen vier Seiten von Straßen begrenzten Grundstücken ein, sobald man versucht die Flurgänge an die Straße, die Klassen gegen den Spielplatz und Garten zu legen. Behält man aber das alte System der Innengänge bei und behilft sich als Schutz gegen die Straße und zur Sicherung des nötigen Lichteinfallswinkels mit Vorgärten, dann schrumpft mit jedem Meter Breite die Baufläche im quadratischen Verhältnisse zusammen, der Innenhof wird für Gartenanlagen zu klein und dient nur mehr als Lichthof und der sogenannte Vorgarten kann in einzelnen Streifen zerschnitten schon der schlechten Übersicht halber nicht als Spielplatz und Erholungsstätte für die Schuljugend benutzt werden. Auch eine architektonische Gliederung des Bauwerkes ist bei diesem geometrisch schematischen Systeme (siehe Abb. 9) nur bei ganz besonders großer Ausdehnung möglich. Für niedere Schulen, die gleichmäßig auf die verschiedenen Stadtgebiete zu verteilen sind, wird immer eine gewisse Sparsamkeit zu beobachten sein, und da ist es ausgeschlossen, in einen solchen Gebäudewürfel eine anmutige Gruppierung mit schlichter Einzelbildung gemäß der heutigen Geschmacksrichtung hineinzubringen; dem widerspricht aber schon die Grundform des Ganzen, eine echte Folgeerscheinung jener Schachbrett-Bebauungspläne. Die besten Beispiele für die Anordnung von Schulhausbauten zeigt die Stadt Brüssel. Das in jeder Beziehung ausgezeichnete Programm, welches mit geringen Ergänzungen seit dem Jahre 1879 daselbst bis heute besteht, wurde von Mr. Charles Buls, ehemaligen Bürgermeister von Brüssel, verfaßt. Der erste Abschnitt desselben lautet: „Lage (des Schulhauses): 1. Trockener oder leicht zu trocknender Boden; 2. geschützt gegen den Einfluß von Ausdünstungen; 3. so luftig als möglich; 4. geschützt gegen den Lärm der Straße; 5. leicht zugänglich; 6. Ausgang in eine verkehrsarme Straße". Beigefügt ist das in Abb. 10 wiedergegebene Planschema. Die Abb. 11*) zeigt ein Beispiel für die allgemein anerkannten Erfolge dieses Programms.

Abb. 9.

Nach dem bisher Gesagten läßt sich der Grundsatz aufstellen, daß für kleine und mittlere Schulhausbauten in geschlosse-

Abb. 10.



*) Durch Herrn Bürgermeister Ch. Buls-Brüssel zur Verfügung gestellt.

nen Stadtteilen Tiefenbauplätze mit möglichst kurzer Straßenfront vorzuziehen sind. Genügt zur Unterbringung der erforderlichen Räume ein Gebäude längs der Straßenflucht mit dahinter liegendem Spielplatze, so wird bei veränderlicher Breite die Mindesttiefe senkrecht zur Straßenflucht mit 35 m anzusetzen sein, welches Maß von der zulässigen Höhe der Nachbarhäuser (hier mit 20 m angenommen) abhängt. Je tiefer der Bauplatz, desto besser ist es. Gelingt es in den von der Straße abgelegenen Teilen des Grundstückes entsprechend große Lufträume zu erhalten, so sind die Hauptflügel der Schule dorthin zu verlegen und an der Straßenfront seichte Grundstreifen von etwa 17—23 m für Geschäfts- und Wohnhauszwecke abzutrennen. Damit ist zugleich ein Weg, und zwar der leichteste zur Erreichung der in den ersten Figuren gegebenen Bauweise angezeigt. Man wähle ein das Bedürfnis des geplanten Schulhausbaues an Fläche überschreitendes Grundstück (z. B. in Abb. 1 die Fläche a b c d) und teile die Gebäude, den Spielplatz, Gärten usw. ganz nach den für Orientierung und Größenabmessungen der einzelnen Teile geltenden Regeln und mit Rücksicht auf eine ästhetische Gruppierung des Ganzen so ab, daß an der Straße noch Bauplätze für ein oder mehrere Wohngebäude übrig bleiben.

Abb. 11.

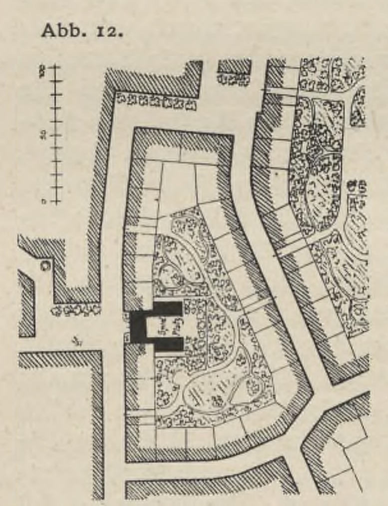
a = Vorhof.
b = Überdeckter Hof.
c = Hof.
d = Hof.

Durch die Weiterverwertung der letzteren wird die anfängliche Mehrausgabe sicher hereingebracht und kann sogar auf einen Gewinn gerechnet werden, denn die Wohnungen in diesen Miethäusern erhalten eine für geschlossene Bauweise besonders günstige Lage. Vorne die Straße, rückwärts, trotz höchster Ausnutzung der Baufläche, die Aussicht auf den Schulgarten und einen großen freien Luftraum. Der hier geschilderte Vorgang wurde bereits einigemale mit gutem Erfolge angewendet, so bei der Töchterschule in Gießen. Ein Absatz des im Jahre 1902 hierzu veranstalteten Wettbewerbsausschreibens lautete: „Das Grundstück soll tunlichst nicht ganz in Anspruch genommen werden; es sind vielmehr einige Bauplätze, jeder mindestens für ein Wohngebäude geeignet, freizulassen.“

Was nun die Erweiterung des Luftraumes im Inneren des Baublockes durch Hinzuziehung von privaten oder auch öffentlichen Gärten betrifft, so ist hierüber noch folgendes kurz anzuführen: Zum Schutze gegen künftige Verbauung ist für diese Innengärten die Errichtung einer „Inneren Bauflucht“ nötig. In bisher unverbauten Stadtteilen oder auf Gemeindebesitztum werden solche Bauverbote ganz leicht durchzuführen sein; anders verhält es sich bei in Privatbesitz aufgeteiltem Gelände. Da müßten Gesetzesvorschriften in Betracht gezogen werden, was bei ihrer großen Verschiedenheit in den verschiedenen Ländern und Städten im Rahmen dieser Zeilen übergangen werden muß. Zumeist wird es dabei auf eine Entschädigung für die Wertverminderung der durch das Bauverbot getroffenen Grundstücke hinauskommen. Bedenkt man, daß durch die Gartenanlagen zugleich eine Werterhöhung der verbleibenden Bauflächen eintritt, so wird die Entschädigung nicht besonders hoch ausfallen müssen und jedenfalls die Sicherung eines ausgiebigen Luftraumes für das Schulgebäude auf diese Art noch immer billiger sein als durch Ankauf einer ebenso großen Grundfläche.

Eines Vorwurfes ist noch zu gedenken, der gegen Innenhofanlagen erhoben wurde, daß nämlich die Rückseiten der Häuser einen zu unschönen Anblick bieten werden. Diese Befürchtung ist aber völlig unbegründet. Hofseiten sind nur dort vernachlässigt, wo sie nicht gesehen werden können. Bei einer von vornherein geplanten derartigen Anlage wird jedoch auch ohne gesetzlichen Zwang, wie an der Straße, die Rückseite eine größere Aufmerksamkeit erfahren. Die durch kräftige Vor- und Rücksprünge lebendiger aussehenden Hoffassaden werden dann in Verbindung mit den Bäumen und Gesträuchen der Gärten oft ein besseres Bild abgeben als die glattgehobelten Baufluchten moderner Straßen.

Abb. 12.



Zum Schlusse sei noch in Abb. 12 ein Baublock mit Schulhaus aus dem Stadtplane für Marienberg in Mähren (siehe I. Jahrgang, Heft 10, Tafel 73 dieser Zeitschrift) vorgeführt.

Nachwort: Dem Herausgeber möge es gestattet sein, im Anschluß an diese Ausführungen mit Bezug auf die Fußnote auf Seite 131 noch auf den vor einiger Zeit vom früheren Stadtbaurate in Halle a. S., gegenwärtigen Landesbaurate und Provinzialkonservator Rehorst im hallischen Lehrervereine gehaltenen Vortrag aufmerksam zu machen, der zur Verschönerung des Stadtbildes empfiehlt, die Schulhäuser nicht auf Hinterland zu erbauen, etwa aus Sparsamkeit oder um sie dem Straßenlärme zu entrücken — es sei denn, daß man ihnen eine Gruppierung um einen Hof nach Art der alten herrlichen Klosterhöfe geben könne, deren Anlage aber kostspielig sei —, sondern auch der Wichtigkeit der Schule im öffentlichen Leben entsprechend, an künstlerisch wichtigen Punkten der Stadt. In der Tat werden die Bedürfnisse von Großstadt und Kleinstadt, die Beschaffenheit des Bebauungsplanes, die Höhe des Bodenpreises und zu guter Letzt auch die mehr oder minder große Bedeutung, die man der Schule im Stadtbilde zuzugestehen geneigt ist, für die Wahl des Bauplatzes und die Art seiner Bebauung in vielfältigem Sinne ausschlaggebend sein.

VON DER KLEINSTADT ZUR GARTENSTADT.

Von B. KAMPFFMEYER, Garzau bei Rehfelde (Ostbahn).

Die Entwicklung unseres Städtewesen hat in jüngerer Zeit einen Punkt erreicht, bei dem man sich fragen muß, ob es nicht seinen eigentlichen Zweck verfehlt.

Anstatt, daß die Städte ein förderliches Moment für Wohn- und gewerbliche Zwecke bilden sollten, werden sie mehr und mehr zu Stätten des Wohnungselends und zu Feinden der Gewerbetätigkeit.

Was das Wohnungselend angeht, so ist dies ein genügend bekanntes Kapitel. Aber auch die Feindseligkeit gegen die Gewerbetätigkeit tritt immer schärfer hervor.

An sich fesseln ja starke Bande die Industrie an die Stadt. Durch die Fühlung, die die Stadt den verschiedenen Gewerben ermöglicht, durch ihre Lage an guten Verkehrswegen, durch die leichtere Möglichkeit einer Verwertung technischer Errungenschaften, durch ihr reichliches Arbeitsangebot und durch vorteilhaftere Absatzverhältnisse ist die Stadt zweifellos ein günstiger Nährboden für die Gewerbetätigkeit. Doch in ihrer Entwicklung zur Großstadt zeigen sich Elemente, welche die günstigen Seiten wettzumachen drohen.

Diese Elemente bestehen in einer ungeheuren Werkstättenteurung, die mit der Wohnungsteurung mindestens gleichen Schritt gehalten hat, in einer Erschwerung der Transportfrage durch teuren Fuhrwerktransport innerhalb der Stadt auf beträchtliche Entfernungen, durch den vielfach unwirtschaftlichen Stockwerksbau der großstädtischen Fabrikgebäude und endlich in der Tatsache, daß die steigende städtische Grundrente in hohen Mieten zum Ausdruck gelangt und damit dem Konsum des kleinen Mannes — d. h. der großen Masse — nicht nur in persönlicher Hinsicht, sondern auch allgemein volkswirtschaftlich bedenkliche Beschränkungen auferlegt. Anstatt, daß die Stadt ein markterschließendes Moment sein könnte, wird sie zu einem Moment der Marktverengung. Und wenn dies bei steigenden Löhnen nicht absolut der Fall ist, so gilt es jedenfalls relativ. Unsere Großstädte gleichen Danaidenfässern, in denen alle Erfolge des Gewerbefleißes fast restlos verschwinden, restlos jedenfalls für die große Menge, wenn auch nicht für das private Bodenkapital, das ständig anschwillt und der Gesamtheit immer schärfere Tribute auferlegt. Die Tatsache, daß alle Wertsteigerung an Grund und Boden Einzelpersonen zufließen kann, bedingt, daß die städtische Grundrente ins Unermeßliche wächst und weit entfernt ist von einem Idealzustande, wo die städtische Grundrente nur eine Summe von alter landwirtschaftlicher Grundrente, Verzinsungs- und Tilgungsanteilen für öffentliche Anlagen sowie städtischer Verwaltungskosten darstellt, und wo der Zuwachs, der heute in der städtischen Grundrente der weitaus größte ist — nämlich die Zinsen für gehäufte Spekulationsgewinne — ausgeschaltet ist.

So notwendig es nun vom volkswirtschaftlichen Standpunkte — namentlich bei dem Ausdehnungsdrange des Gewerbelebens — ist, diesen Idealzustand zu erreichen, ebenso schwierig ist es auch. Bei den größeren Städten, die alle bereits mit unsinnigen Grundrenten rechnen, ist diese Rückkehr fast ein Ding der Unmöglichkeit. Hier wird man zufrieden sein, insofern man ein weiteres Steigen der Grundrente verhindern kann. Es bleibt daher nur die Möglichkeit, zur Gründung neuer Städte zu schreiten, wie sie etwa von der Gartenstadtbewegung vorgeschlagen werden, oder die Entwicklung kleinerer Städte in Bahnen zu lenken, die diesem Ideal entsprechen, denn diese befinden sich noch bei dem gekennzeichneten idealen Ausgangspunkt städtischer Entwicklung.

Bei Kleinstädten ist im allgemeinen tatsächlich noch die Grundrente gleich der alten landwirtschaftlichen Grundrente plus Aufschließungs- und Verwaltungskosten. Vielfach steht sie sogar unter dieser Höhe. Sollte dieser Umstand die Kleinstadt nicht für die Ziele der Stadt- und Wohnungsreform geeignet machen, an denen unser wachsendes Gewerbeleben immer größere Aufgaben stellt? Sollten sich nicht Kleinstädte, die sich noch im Beginne industrieeller Entwicklung befinden und vom Verkehrsstandpunkte günstig gelegen sind, zu Kristallisationskernen für eine Dezentralisationsbewegung eignen? Sollte es nicht möglich sein, den „Zug der Industrie aufs Land“ zu ihnen zu lenken oder den „Zug nach der Großstadt“ in einen Zug nach der Kleinstadt zu wandeln? Und sollte diese Entwicklung nicht möglich sein, ohne daß die Fehler unseres bisherigen Städtewachstums wiederholt würden? Kurz, sollten sich nicht auch Kleinstädte zur Ausgestaltung von Gartenstädten eignen?

Im Interesse einer genauen Umgrenzung des gekennzeichneten Zieles — der Gartenstadt — ist es nötig ein wenig auf die Idee und die Bewegung einzugehen, die sich an dieses Wort knüpft. Die Bewegung stammt aus England. Ihr Begründer ist Ebenezer Howard, der im Jahre 1898 ein Buch unter dem Titel „Garden cities of the morrow“*) (sofortiger Verwirklichung harrende Gartenstädte) erscheinen ließ.

Der in diesem Buche durch eingehende Berechnungen belegte Vorschlag ist etwa folgender:

Es möge sich eine gemeinnützige, kapitalkräftige Gesellschaft (gemeinnützige Bodengesellschaft) bilden, die im Interesse der Industrie und einer durchgreifenden Wohnungsreform ein großes Gelände erwerben und nach zweckmäßiger Aufschließung einen planmäßigen Auszug der Industrie dorthin organisieren soll. Die Leitmotive für den Aufbau der neuen Stadt sollen weitgehendste Gesundheitsrücksichten, Planmäßigkeit von Beginn an, sowie räumliche und zahlenmäßige Größenbeschränkung sein.

Die zu gründende Stadt soll auf einem Gelände entstehen, das zum landwirtschaftlichen Nutzungswert gekauft wird. Es soll zum mindesten an einer guten Eisenbahnverbindung liegen. Dies ist wesentlich für die Industrie, die die Großstadt verlassen und hier alle denkbaren Verkehrserleichterungen und Erzeugungsbequemlichkeiten finden soll. Die Stadt soll eine bestimmte Größe nicht überschreiten und wird für diese (die einer Mittelstadt)

*) Eine kurze Wiedergabe dieses Buches findet sich in der Broschüre „Vermählung von Stadt und Land“. Deutsche Gartenstadtgesellschaft Schlachtensee-Berlin. 20 Pf.

und ihre Bedürfnisse an öffentlichen Einrichtungen von vornherein geplant, was einen unermeßlichen Vorteil für einen einheitlichen, zweckmäßigen und billigen Aufbau der Stadt bedeutet. Von dem erworbenen Gelände soll nur ein kleiner Teil, vielleicht ein Sechstel für die Stadt selbst zurückbehalten werden, das übrige soll für alle Zukunft landwirtschaftlichen Zwecken dienen. Diese Bestimmung ist ebenso wichtig im Interesse der Volksgesundheit, wie sie den Zwecken der Landeskultur förderlich sein kann. Die Stadt soll möglichst in der Mitte des Geländes liegen; dies vor allem im Interesse der Landwirtschaft, der dann ebenfalls gute Verkehrs- und Absatzbedingungen gesichert sind und der von der städtischen Kraftzentrale für Hof und Feld mechanische Kraft billig abgegeben werden kann. Das Gelände soll nie Privateigentum der Bewohner werden, sondern stets Gemeindebesitz bleiben. Dies ist oberstes Gesetz! Für die verschiedenen Zwecke des Wohnens, der Landwirtschaft, des Gewerbebetriebes wird das Land nur pachtweise (je nach Bedürfnis in langen oder kurzen Fristen) ausgegeben. Die finanzielle Grundlage für das Unternehmen liegt in der Tatsache, daß Landboden zu Stadtboden wird und dadurch ungleich höhere Pachten bringt. Diese kommen indessen nur der Gemeinde zu gute, die später genossenschaftlicher Eigentümer wird. Diese Pachten können weit hinter der großstädtischen Bodenrente zurückbleiben und gleichwohl die Verzinsung und Rückzahlung des Gründungskapitals sowie einen gesunden Haushalt der Stadt gewährleisten. Und diese Stadt kann dabei den höchsten Anforderungen der Technik, der Hygiene und Ästhetik genügen und durch Privatgärten an den Häusern und durch ausgedehnte öffentliche Anlagen mehr einem Garten, als einer Stadt gleich werden.

Falls ein erster Versuch glückt, ist an eine Ausdehnung der Bewegung, an eine Durchsetzung des platten Landes mit Gartenstädten, an eine Innenkolonisation gedacht, die geeignet ist, ideale Wohnungs- und bessere Lebensverhältnisse allen zu bringen, sowie der Landwirtschaft und Industrie neue Möglichkeiten zu erschließen. Dies der englische Vorschlag.

Doch es ist nicht bei diesem Vorschlage geblieben. Einer rührigen mehrjährigen Propaganda folgte die Verwirklichung des Vorschlags durch eine gemeinnützige Gesellschaft, der „First Garden City Lim“. Diese Gesellschaft erwarb vor 2½ Jahren 53 km nördlich von London ein Gelände von 1600 ha und betreibt daselbst mit großer Tatkraft und entschiedenem Erfolge die Gründung der neuen Stadt nach den oben gekennzeichneten Gesichtspunkten*). Auf dem Gelände hat sich heute bereits neben der alten landwirtschaftlichen Bevölkerung von 450 Einwohnern eine städtische Bevölkerung von 2000 Bewohnern angesiedelt. Eine Reihe industrieller Firmen hat sich gleichfalls daselbst niedergelassen. Die Bewegung ist von England auch auf den Kontinent übergegangen und hat in Frankreich, Belgien, Holland und auch in Deutschland zur Gründung von Propagandagesellschaften geführt.

Soviel über die Ziele und bisherigen Erfolge der Gartenstadtbewegung. Es erhebt sich nun die Frage, was kann und muß eine kleinstädtische Gemeinde tun, um zu diesem Ziel zu gelangen?

Die in Betracht kommenden Maßnahmen sind einerseits sozialer und andererseits technischer Natur, sie müssen auf der einen Seite eine niedrige Grundrente und auf der anderen Seite eine weite und zweckentsprechende Bebauung und eine schnellere und planmäßigere Entwicklung der Stadt sichern. Und diese Maßnahmen (namentlich die sozialen) sind zuerst zu treffen, bevor es zu spät ist, bevor die industrielle Entwicklung und damit das Wachstum der Stadt in lebhafterem Gang gekommen ist, und dadurch ein Steigen der Grundrente zum Nutzen einzelner eingetreten ist. Denn hat sich erst einmal eine Aufwärtsbewegung in den Bodenpreisen geltend gemacht, so ist auch der Egoismus der Bodenbesitzer geweckt. Sie werden dann lieber durch untätiges Warten auf eine Steigerung der Bodenpreise als in gesteigerter gewerblicher Tätigkeit zum Wohlstande zu gelangen suchen. Welche Maßnahmen sind nun geeignet, um das Steigen der Grundrente zu verhindern bezw. den Wertzuwachs an Grund und Boden der Allgemeinheit zuzuführen?

Da eine Verstadtlichung des gesamten Grund und Bodens, was ja allerdings wohl eine durchgreifende Maßregel wäre, hier nicht in Betracht kommen kann, so wäre zunächst zu Steuermaßregeln zu greifen, wie sie von den Bodenreformern empfohlen werden. Hierher gehört zuerst die „Steuer nach dem gemeinen Wert“ oder „die Bauplatzsteuer“. Die städtischen Grundstücke sollen nicht nach dem Ertragswert, den sie augenblicklich haben, besteuert werden, sondern nach ihrem Wert als Bauplatz. Zahlreiche Gemeinden nehmen neuerdings diese Steuerart auf, weil sie gerechter erscheint und weil es ihnen auf diesem Wege möglich wird, von größeren unbebauten Flächen innerhalb der Stadtgemarkung einen höheren Steuerertrag beizutreiben. Der Grund, weswegen die Steuer von fortschrittlicher Seite empfohlen wird, ist indes nicht ein fiskalischer, sondern ein ganz anderer. Die Bodenspekulation kann heute bei der niedrigen Steuer, die sie nach der Ertragsteuer von den fast ertraglosen Bauflächen zu zahlen hat, große Flächen innerhalb der Städte sowie in näherer und weiterer Umgebung ohne Nachteil von der Bebauung zurückhalten. Sie wartet in Ruhe das Steigen der Bodenpreise ab. Die jährliche Wertzunahme ist ungleich höher als die Steuer. Dies erleichtert es, daß große Flächen der Bebauung entzogen werden. Und dies äußert sich in Wohnungsnot und Wohnungsteuerung. Hätten jene Grundbesitzer eine tüchtige Steuer zu zahlen, so würden sie sich eher entschließen, ihre Grundstücke zu veräußern und der Bebauung zu übergeben. Die Steuersätze müßten indes, um diesem Zwecke näher zu kommen, bedeutend höher gewählt werden, als dies bisher von Gemeinden geschehen ist.

Eine zweite hierher gehörige Steuermaßregel ist die Wertzuwachssteuer*), die als eine verschärfte „Umsatzsteuer“ anzusehen ist. Sie geht von dem Gedanken aus, daß die Wertsteigerungen, die der Grund und Boden in den Städten gleichlaufend mit der industriellen Entwicklung und der Bevölkerungszunahme erfährt, zum allerwenigsten das Werk der Grundstückbesitzer, sondern das

---

*) Näheres darüber in Heft 4—8, Jahrgang 1905, des Städtebaus, sowie in den Veröffentlichungen der Deutschen Gartenstadtgesellschaft Schlachtensee-Berlin.

*) Näheres über Steuer nach dem gemeinen Wert und Wertzuwachssteuer bei Ad. Damaschke; Aufgaben der Gemeindepolitik, Gustav Fischer, Jena. 1,50 M.

Werk der Allgemeinheit ist. Es ist die Folge technischer Erfindungen, der Verbesserung der Verkehrsmittel, eines lebhaften Gewerbefleißes, der Schaffung von Bildungsstätten (Museen, Bibliotheken, Schulen, Universitäten) kurz von tausend Umständen, auf die der Grundbesitzer nicht eingewirkt hat. Der Wertzuwachs darf also nicht ihm, sondern muß der Allgemeinheit gehören. Nach der vorgeschlagenen Steuer soll nun der Grundbesitzer einen mehr oder weniger großen Teil des Wertzuwachses, den ein Grundstück bei einer Weitergabe aufweist, an die Gemeinde und unter Umständen auch an den Staat abführen.

Es ist nun eine vielumstrittene Frage, ob diese beiden Steuermaßnahmen auch wirklich den Zweck erfüllen, den sie erfüllen sollen. Es wird geltend gemacht, daß diese Abgaben unter Umständen nicht den spekulierenden Grundbesitzer treffen, sondern von diesem auf andere — die Mieter, die Allgemeinheit — „abgewälzt" werden können. Diese Frage von der Abwälzbarkeit der genannten Steuern hat zu der sehr wichtigen Forderung geführt, daß die Gemeinden die Erhaltung und Vermehrung ihres Grundbesitzes*) im Auge haben müßten, damit sie stets einen Einfluß auf den Grundstückmarkt hätten, durch stetes Angebot von Bauland die Bodenpreise und damit die Grundrente niedrig halten könnten. Von besonderer Bedeutung wäre hier auch, wenn die Städte auf den ihnen gehörigen Flächen einen ausgiebigen Gebrauch vom Erbbaurecht machen würden, d. h. wenn sie Grund und Boden nicht verkaufen, sondern für Wohn- und gewerbliche Zwecke nur — auf etwa 100 Jahre — verpachten würden. Dadurch würden die Städte ihren Grundbesitz nicht aus der Hand geben und könnten ihn immer von neuem zum Zwecke der Preisregelung von Grund und Boden in die Wagschale werfen**). Großer Grundbesitz in Verbindung mit Bodenleihe stellen somit zwei wertvolle Handhaben dar, um die Grundrente niedrig zu erhalten. Die Bedingung größeren Grundbesitzes erfüllen aber vielfach gerade kleinere Gemeinden und sie haben damit ein wirksames Mittel für eine großzügige Wohnungspolitik in Händen.

Zu diesen Maßnahmen sozialer Art, die die Grundlage einer fortschrittlichen Stadtentwicklung bilden, müssen auch solche stadttechnischer Natur treten und zwar in Form des Ortsstatuts, der Bauordnung und des Bebauungsplanes. Aber jene müssen diesen vorhergehen. Denn sonst bewirken Ortsstatut und Bebauungsplan nur, daß die Spekulation gefördert wird, d. h. daß die Grundrente steigt. Das Ortsstatut und die Bauordnung hätten die Höhe und Weite der Bebauung der Stadt, die Wohndichtigkeit und manche andere Fragen zu regeln. Der Bebauungsplan müßte nach den Erfahrungen des Städtebaus den Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt im voraus Rechnung tragen. Für Industrieviertel, Geschäfts- und Hauptverkehrstraßen, für öffentliche Plätze und Gebäude müßten von Anfang an die nötigen Vorkehrungen getroffen, der nötige Raum vorgesehen sein. Hier käme auch die Frage der Größenbeschränkung der Stadt in Betracht, — die Frage, ob aus gesundheitlichen Gründen für eine größere geschlossene menschliche Ansiedlung im Interesse genügender Durchlüftung eine größere baufreie Zone nötig ist und inwiefern eine solche Zone auch volkswirtschaftlich von Wichtigkeit sein könnte, indem sie einer Förderung eindringlicher Landeskultur dienen könnte. Eine mehr geschlossene, jedoch nicht in Mietkasernen ausartende Bauweise und um eine solche Ansiedlung eine größere baufreie Zone ist vielleicht die richtige Ehe zwischen Volkswirtschaft und Volksgesundheit. Auf diese Weise werden für die Stadt die gesundheitlich wichtigen Einrichtungen wie Wasserleitung und Kanalisation eher wirtschaftlich möglich, eine genügende Durchlüftung wird gesichert; Beleuchtungsfragen und viele andere technische Fragen finden eine leichtere Lösung. Und auf der anderen Seite erfährt die Landeskultur eine Begünstigung, indem sie von den technischen Einrichtungen und dem Absatzmarkte der Stadt Nutzen ziehen kann und dieser ein reichliches Angebot landwirtschaftlicher Erzeugnisse, namentlich auch von Gartenerzeugnissen in frischem Zustande bieten könnte.

Mit Hilfe dieser Maßnahmen wären wohl die Vorbedingungen erfüllt, so daß eine Kleinstadt bei eintretendem industriellen Aufschwunge, bei regerer Bevölkerungszunahme eine gesunde Entwicklung, eine Entwicklung zur Gartenstadt nehmen kann. Aber, wird dieser industrielle Aufschwung kommen? Ist die Kleinstadt ein günstiger Nährboden für industrielles Wachstum? Und wenn ihr Elemente dazu fehlen, kann sie diese ergänzen?

Zunächst weiß man ja, daß alle Städte, auch die größten, einmal klein gewesen sind. Also muß die Hoffnung auf ein Wachstum kleinerer Städte nicht so ganz utopisch sein. Doch, könnte man sagen, die Städte, die sich zu großen Städten entwickelt haben, verdanken dies besonders günstigen Umständen, einer zentralen Lage, der Lage an guten natürlichen Verkehrstraßen, an Flußläufen usw. (alles wichtige Vorbedingungen für eine Entwicklung von Handel und Gewerbe) oder auch dem Sitz eines Fürstenhofes oder geistlichen Herrschers, was stets einer Entwicklung der Gewerbetätigkeit förderlich war. Doch es gibt eine ganze Reihe von Städten, die sich nicht in dieser bevorzugten Lage befanden und doch eine Entwicklung hatten. Und ferner kommen heute ganz andere Faktoren wie ehedem in Frage. Bei der Entwicklung unserer Verkehrsmittel ist der Flußlauf nicht mehr das A und O des Verkehrswesens. Der größte Teil der Gewerbetätigkeit vollzieht sich heute schon an Eisenbahnstraßen. Auch die Absatzfrage nimmt eine andere Entwicklung. Unser Veröffentlichungswesen, die Einrichtung des Reisenden und viele andere Einrichtungen sichern heute auch dem abgelegenen Orte Absatzmöglichkeiten. Kurz, die ganzen Verhältnisse sind andere geworden.

Es gibt heute eine größere Zahl Kleinstädte (selbst an größeren Eisenbahnlinien und auch an Flußläufen), welche die Transportbedürfnisse der Industrie sehr wohl befriedigen können. Und dabei erfüllen sie zu gleicher Zeit die sehr wesentliche Bedingung einer niedrigen Grundrente. Die Industrie, der die Großstadt zu teuer wird, die mittel- und unmittelbar unter der großstädtischen Grundrente leidet, findet hier billiges Bauland für ihre Betriebe sowohl wie im Interesse ihrer Arbeiter. Hier begegnen sich also die Bedürfnisse der Industrie mit denen der Kleinstadt, die erstere für ihr Wachstum gebraucht. Endlich ist ein reges Arbeitsangebot eine Lebensbedingung gewerblicher Tätigkeit. Auch diese erfüllen viele Kleinstädte mit verfallenden Kleinindustrien. Hier liegen häufig viele Arbeitskräfte

*) Auch ein Rundschreiben der preußischen Regierung an die Gemeinden empfahl diese Maßnahme den Gemeinden.

**) Hier käme wohl auch noch eine Begünstigung der gemeinnützigen Bautätigkeit in Frage.

geradezu brach. Das ganze Wohl und Wehe der Ortschaft hängt vielfach von einer Belebung der gewerblichen Tätigkeit durch neue Industrien ab. Die Hauptsorge der Verwaltungen solcher Städte ist es daher, wie man aus häufigen Anzeigen sehen kann, neue Industrien in ihre Mauern zu bekommen und sie sind für diesen Zweck zu vielen Opfern bereit.

Wir können also annehmen, daß eine beträchtliche Zahl von Kleinstädten grundlegende Bedingungen (billiges Bauland, gute Transportverhältnisse, reichliches Arbeitsangebot) des Gewerbelebens erfüllen. Und sie könnten diese Lockungen noch ohne große Opfer vermehren. Sie könnten, um die Transportbedürfnisse der Industrie noch besser zu befriedigen, ein besonderes Anschlußgleis für Gewerbebetriebe bauen, sie könnten den ersten zur Niederlassung bereiten Betrieben das Land zu Ausnahmebedingungen geben, sie könnten endlich an eine Versorgung der Stadt mit Elektrizität (nicht nur für Beleuchtungs-, sondern namentlich auch für Kraftzwecke) denken. Um hier ein geringeres Risiko auf sich zu nehmen, könnte dies in Gemeinschaft mit einem ersten industriellen Betriebe geschehen. Die elektrische Kraft würde nicht nur ein Anziehungsmittel für weitere industrielle Betriebe sein, sondern könnte auch dazu dienen, die verfallenden Klein- und Heimindustrien des Orts zu reorganisieren und leistungsfähiger zu machen.*) Würden kleine Städte in dieser Weise der Gewerbetätigkeit ein warmes Bett zu bereiten suchen, würden sie dann ferner ein wenig für eine anschauliche Propaganda tun, etwa in der Form, wie es die Bodengesellschaften machen, so kann schwerlich eine industrielle Entwicklung ausbleiben. Denn man halte sich stets vor Augen, daß die Großstadt — der bisherige Hort der Industrie — dieser das Leben zu schwer macht, sie förmlich abstößt.

Doch es entsteht hier eine andere Frage: werden Kleinstädte bezw. ihre Verwaltungen und Vertretungen dieser Aufgabe gewachsen sein? Werden sie die nötige sozialpolitische Einsicht, die erforderliche Opferwilligkeit, sowie die organisatorische und finanzielle Kraft besitzen?

Lassen wir diese Frage offen. Oder nehmen wir das Ungünstigste an, nämlich, daß dem nicht so wäre. Wäre damit der ganze Plan gescheitert, wäre nicht ein Ausweg möglich? Wäre es nicht denkbar, daß die Kreisbehörden oder gemeinnützig denkende Kreise der Gegend einer Kleinstadt in einem solchen Bemühen unterstützen könnten? Denn es läge zweifellos im Interesse des Kreises, der ganzen Gegend, wenn eine solche Entwicklung sich Bahn brechen würde.

Aber nehmen wir an, auch hierfür wäre keine Aussicht vorhanden, — gäbe es dann nicht noch eine andere Möglichkeit? Wie, wenn eine private Gartenstadtgründungsgesellschaft statt auf das flache Land zu gehen, ihre Aufgabe neben und in Gemeinschaft mit einer Kleinstadt zu lösen suchte? Sie könnte der Kleinstadt dadurch, daß sie Besitzerin eines großen Teils der Gemarkung wird, die große Aufgabe einer weitsichtigen Bodenpolitik und der zweckmäßigen und planvollen Erschließung des Stadtgeländes, sowie die gesamte Agitationsarbeit abnehmen. Die Kleinstadt hätte dann nur noch durch Einführung von den besprochenen Steuermaßregeln und technischen Maßnahmen dafür zu sorgen, daß keine ungerechte Begünstigung der alten Bewohner eintritt, daß der Wertzuwachs, den die neue Entwicklung bringt, der Allgemeinheit zugeführt wird, sowie, daß eine enge Wohndichtigkeit vermieden wird. Eine private gemeinnützige, aus sozialpolitischen und allgemeinen Interessen entstandene und mit finanziellen und organisatorischen Kräften ausgerüstete Gesellschaft könnte also der Kleinstadt die gestellte Aufgabe fast ganz abnehmen oder doch wesentlich erleichtern. Und dabei würde sie sicherlich die Erreichung des eigenen Ziels weniger schwierig gestalten. Wenn eine vollständige Neugründung von Städten, wie bereits das englische Beispiel zu zeigen scheint, auch keineswegs etwas Unmögliches ist, sogar in technischer und wahrscheinlich auch sozialer Hinsicht die Vorteile eines unbeschriebenen Blattes hat und u. U. auch noch mit geringeren Bodenpreisen rechnen kann, so bietet doch das Zusammengehen mit einer Kleinstadt, die gewisse Grundbedingungen erfüllt, recht große und viele Vorteile. Die Mittel für Erwerb von Grundbesitz könnten bedeutend niedriger sein, wenn — was häufig der Fall — die Stadt selbst größere Ländereien besitzt und sie der Gesellschaft in Erbpacht überläßt. Auch zu den Aufschließungskosten (Straßenbau usw.) könnte wohl die Gemeinde beitragen. Und endlich gewährt die bestehende Kleinstadt mit ihren sozialen und wirtschaftlichen Einrichtungen alle Vorteile eines ersten Ansiedlungskerns, dessen Bedeutung nicht zu unterschätzen ist. Der sonst schwierig zu beschaffende Kristallisationskern ist bereits gegeben. Es scheint uns somit eine Interessengemeinschaft zwischen privater Gartenstadtgesellschaft und kleinstädtischer Gemeinde vorzuliegen, die zu einer Erfüllung großer sozialer Aufgaben berufen ist.

*) Vergl. gemeinnützige Gesellschaften für Werkstättenbau. Deutsche Gartenstadtgesellschaft Schlachtensee-Berlin.

DIE EUROPÄISCHE STADT.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Es ist nicht gut möglich, von einer europäischen Stadt im genauen Sinne des Wortes zu sprechen. Es gibt ja auch keine europäische Sprache; und selbst von europäischen Sprachen kann in ganz genauem Sinne nur ebenso die Rede sein, wie von asiatischen oder afrikanischen Völkern. Am schwersten wird es, von Gegensätzen gegen eine europäische Stadt zu sprechen, also von nichteuropäischen oder auch nur von afrikanischen oder asiatischen Städten im allgemeinen. Zahlreiche, ganz wesentlich von einander verschiedene Typen von Städten sind es, die wir meinen, wenn wir hier vom Auslande sprechen. Dazu kommt noch folgender Umstand. Fernerliegende Städte sind uns überhaupt sehr wenig bekannt; und näherliegende glauben wir zwar zu kennen, kennen sie aber recht wenig in der Hinsicht, um die es sich hier handelt. Wir meinen diesmal nicht eigentlich die historischen, politischen und

rechtlichen Verhältnisse der Städte, sondern vielmehr ihren architektonischen Leib und hier wieder ganz besonders die eigentliche Bebauungsweise ihres Grundes. Das Interesse für eine Erkenntnis dieser Verhältnisse ist aber in weiterem Maß erst seit kurzer Zeit erwacht.

Die europäische Stadt birgt nun ersichtlich mehr Mannigfaltigkeiten in sich, als uns solche bisher in den außereuropäischen Städten begegnen. Fast möchte man gerade schon diesen Umstand als das Charakteristische der Städte bezeichnen, die man etwa unter dem zusammenfassenden Namen der europäischen begreifen kann: die Mannigfaltigkeit, Fülle und Reichhaltigkeit ihrer Gestaltungen. Tatsächlich läßt sich der Reichtum an Typen, der uns hier entgegentritt, am allerwenigsten in unserem Rahmen überschauen. Von der altitalienischen Hügelstadt mit ihrem Gedränge kleiner Häuser und Gassen bis hinauf zum fernen Nordosten Deutschlands mit seinem rostförmigen Bebauungsplane der Städte; von den aus Pracht und Öde zusammengesetzten Weltstädten, namentlich des nordwestlichen Europas, bis hinab in den Südosten, wo wir uns mit Adrianopel, noch mehr mit Philippopel und nun schon beinahe ganz mit Konstantinopel dem uns nächst gelegenen Typus orientalischer Städte annähern: auf diesem weiten Boden stehen nicht nur zahlreiche Typen von Städten nebeneinander, sondern sie kreuzen sich auch, sie vereinigen sich auf die mannigfaltigste Weise in ein und demselben Individuum.

Wenn wir die orientalischen Städte, an deren Formen sich jene Städte von Europas Südosten annähern, auf geeigneten Städtekarten betrachten, so sehen wir gleichsam eine Rinde, in welcher Borkenkäfer gehaust haben könnten: so krumm streichen die engen Straßenlinien durch die Baumasse hindurch. Denken wir uns andererseits einen Sprung in die germanische Kolonisationsstadt Nordamerikas und Südafrikas, so sehen wir schachbrettähnliche und besonders häufig gleichsam aus mehreren Schachbrettern zusammengesetzte Gruppen von Baublöcken, zwischen denen sich die Straßen mit der unerbittlichen Regelmäßigkeit einer geometrischen Zeichnung erstrecken. Kehren wir dann zu den gewöhnlichen Beispielen der europäischen Stadt zurück, so finden wir zwar ähnliche Erscheinungen, namentlich die letztgenannte, sehr häufig wieder. Allein außerdem erblicken wir ein mannigfaltigeres, gegliederteres, dominierenderes Hauptsystem von Straßen und Plätzen, als in all' jenen anderen Städten. Dort hatten wir den Eindruck von Baumassen, in welche entweder Käfer sich eingebohrt oder Geometer mit Instrumenten regelrecht hineingeschnitten haben; kurz: vor allem sind die Bauten da, und mit den Straßen und sonstigen Öffnungen begnügt man sich auf die möglichst einfache Weise. Der europäischen Stadt merken wir an, daß sie die offenen Teile ihres Geländes mit Bewußtsein, zum Teil mit Geschmacklosigkeit, bald sehr reichhaltig und bald in traurigster Dürftigkeit ausgestaltet, jedenfalls aber, daß ihr diese offenen Teile der Stadt nicht lediglich ein Hilfsmittel für die Existenzmöglichkeit der Baumasse sind. So besitzen wir in Europa Städte oder Stadtteile, in welchen die Häuser eigentlich nur der Straßen und Plätze halber da zu sein scheinen, und in welchen man anscheinend wohnt, um irgend einer Laune eines Bauherrn die Freude zu machen, daß man mit seinen Wohnstätten und Verkehrswegen ein Dreieck oder ein Rechteck oder einen Kreis oder einen Stern oder sonst eine geometrische Figur bildet. Daher denn auch die große Mannigfaltigkeit der europäischen Städte; daher ferner die prächtigen Kunstwerke, die sich in ihnen nicht nur durch die einzelnen Gebäude, sondern auch durch deren Gruppierung finden; daher aber auch jene häufige Nüchternheit und Gezwungenheit, die man sich in einer orientalischen Stadt so wenig denken kann, wie etwa einen steifen europäischen Hut auf dem Kopf eines turbangewöhnten Arabers. Eine der allerschönsten Städte der Welt, auch der Bebauungsweise nach, scheint Konstantinopel zu sein; eine Stadt, die unseres Wissens keine behördliche Bauordnung hat. Die europäischen, namentlich die mitteleuropäischen Städte stehen vorwiegend unter dem teils heilsamen, teils schädlichen Druck einer Bauordnung. Durch eine solche Ordnung und überhaupt durch das bewußte Behandeln des Straßen- und Platzgeländes können ästhetische und praktische Vorteile entstehen, wie sie jenen ausländischen Städten vielleicht niemals möglich sind. Allein es ist hier wie bei allem Künstlichen: nur wenn es sich zur höchsten Kunst erhebt, ersetzt es in befriedigender Weise die Natur; sonst flüchten wir um alles lieber in die Natur zurück.

Wenn man anfängt, die Straßen und Plätze europäischer Städte nach ihren typischen Namen, Formen, Gebrauchsweisen usw. zu unterscheiden, so steht man bald vor ähnlich inhaltsvollen Aufgaben, wie sie der Naturhistoriker vor einer in sich mannigfaltig unterschiedenen Klasse von lebenden Wesen findet. Verkehrsplätze, Nutzplätze, Schmuckplätze, architektonische Plätze, breite Öffnungen des Straßengeländes; dann Haupt- und Nebenstraßen, Längs- und Querstraßen, Ring- und Schrägstraßen, Verkehrs-, Geschäfts-, Wohn- und Spazierstraßen; endlich Dutzende von Namens-Arten für die verschiedensten Straßen nach ihrem historischen Ursprunge, nach ihrer Nachbarschaft, selbst nach der beruflichen und gesellschaftlichen Bedeutung ihrer Anwohner oder der Vorübergehenden: das sind Beziehungen, wie sie uns einigermaßen die Mannigfaltigkeit europäischen Städtebaues vorführen. Sie sind zum großen Teil echt, zu einem anderen großen Teil allerdings unecht. Wir haben oft sorgfältig geometrisch ausgezirkelte Straßenanlagen, die sehr gut dazu dienen, für monumentale Schöpfungen den richtigen Umkreis zu geben, die aber schlimmer als alles andere werden, wenn sie nicht als Mittel zu einem solchen Zweck, sondern als Selbstzweck da sind, oder wenn sie etwas erwarten lassen, was wir nie und nimmer finden.

Die europäische Stadt muß vor allem geschichtlich verstanden werden, und zwar ganz besonders mit Rücksicht darauf, daß verschiedene historische Mächte zum Teil in raschem Wechsel sich ihrer und ihrer Gestalten bemächtigt haben. Vor allem tritt uns der Umstand entgegen, daß unsere Städte, ja vielleicht die meisten Städte überhaupt, ursprünglich Schutzstellen, besonders militärische Anlagen waren. Die meisten modernen Städte Europas tragen noch die Spuren eines längeren Kampfes der bürgerlichen Bedürfnisse unserer Zeit gegen jene militärische Vergangenheit. Je mehr eine Stadt das ist, was wir Schutzstadt nennen, desto mehr ist sie zur Engräumigkeit aller ihrer Bestandteile gezwungen; je weniger sie jenes ist, desto mehr ist es ihr möglich, sich in Weiträumigkeiten zu ergehen. Das konnten unsere heutigen Städte in der besten Weise tun. Sie tun es aber nicht; sie bürden sich

Engen auf, die nicht im geringsten nötig sein würden; ja sie binden sich überhaupt mehr, als nötig. Es kommt auch hin und wieder ein besonderer Lieblingszug unseres Stadtbauwesens zum Vorschein: erst für das Gelände Pläne festzulegen und dann das danach bebaute Gelände zum Maßstabe des Verkehrs zu machen, statt umgekehrt. Dadurch werden auf lange hinaus die späteren Gestaltungen festgelegt, so daß die nachher auftretenden Bedürfnisse das ihrige nicht mehr in genügender Weise finden. Es ist schwer, sich eine orientalische Stadt in einem solchen Zwange zu denken. Am liebsten legen wir zuerst die Straßen und Plätze und zuletzt die Bauten an.

Soviel über die leiblichen Formen der europäischen Städte. Es ist nicht mehr möglich, hier auf einen der entscheidendsten Punkte einzugehen: auf den Zusammenhang dieser Dinge mit politischen, rechtlichen und sozialen Verhältnissen. Im allgemeinen läßt sich sagen: je selbständiger und individueller eine Stadt ist, desto eigenartiger und schöner wird sich ihr Charakter auch in ihrem architektonischen Leib ausprägen. Gerade in dieser Beziehung gehen wir in jüngster Zeit zurück oder schreiten zu wenig vorwärts. Kämpfe gegen staatliche Eingriffe, z. B. in das Schulwesen, gegen politische Übermacht des platten Landes usw. können auch die Baukräfte einer Stadt lähmen. Und zu den Eigentümlichkeiten europäischer Städte scheint uns schließlich noch eine zu scharfe Abgrenzung gegen das sie umgebende Land zu gehören. Vielleicht wird aber die nächste Aufgabe in der Geschichte der europäischen Städte gerade darin bestehen, wiederum einen Übergang und eine Art Rückkehr zu der Ländlichkeit zu finden, aus der ja alle Städte einmal ihren Ursprung genommen haben. Der Zug unserer Stadtvölker in die Vororte der Städte ist vorläufig eines der hervorstechendsten Zeichen in der gegenwärtigen Baugeschichte europäischer Großstädte.



Wettbewerb um Entwürfe zu einem STADTPARK in SCHÖNEBERG-BERLIN, der in dem vom Schwarzen Graben durchflossenen, etwa 100—150 m breiten Fenngelände an der Erfurterstraße angelegt werden soll. Mit einem Knick reicht dieses Gelände bis auf Wilmersdorfer Gebiet hinüber, um in den Wilmersdorfer See auszulaufen. Die Gemeinde Wilmersdorf will die von Schöneberg geplante Parkanlage fortsetzen, so daß im ganzen eine zusammenhängende Parkanlage von rund 1800 m Länge entstehen wird, von denen rund 630 m auf Schöneberg entfallen. Das Schöneberger Gelände erstreckt sich von Südwesten nach Nordosten in etwa 130 m Breite zwischen der Erfurter Straße und der Straße R des Bebauungsplanes. Der Nord- und Ostrand soll in einer Breite von 20 m landhausmäßig bebaut werden, und zwar mit 12 m Bauwich, während für die Umgebung des Parkgeländes großstädtische Reihenhäuser zulässig sind. Den zukünftigen Park durchqueren zwei Hauptstraßenzüge, von denen der eine für die Anlage einer Untergrundbahn in Aussicht genommen ist. In der ganzen Breite des Parkes soll hier ein Untergrundbahnhof entstehen, für den eine Entwurfsskizze den Unterlagen für den Wettbewerb beigefügt ist. Der Stadtpark soll ohne Gitter oder Mauern frei zugänglich sein, doch ein Schmuckportal erhalten. Erwünscht sind Teichanlagen oder Wasserläufe, die im Winter als Eisbahnen zu benutzen sind. Restaurationsgebäude, Konzertgärten usw. sollen auf dem Parkgelände nicht vorgesehen werden, jedoch kleinere, das landschaftliche Bild belebende Häuschen, Grotten, Brücken usw. Größere Spielplätze sind ausgeschlossen. Die Kosten der Anlagen dürfen 250 000 Mark nicht übersteigen. Verlangt wird ein Gesamtplan 1 : 500, ein Lageplan mit Höhenlinien, ein Pflanzungsplan 1 : 500, ein Längenschnitt und die nötigen Querschnitte sowie ein Erläuterungsbericht mit Kostenüberschlag. Die Bewerber erhalten keinen Anspruch auf Ausführung der Anlage.

Ausgesetzt sind drei Preise von 3000, 2000 und 1000 Mark.

An Fachleuten gehören dem Preisgerichte an: Stadtbaurat Gerlach (für Tiefbau, warum nicht auch der Stadtbaurat für Hochbau, da es sich doch um eine Aufgabe der Raumkunst handelt?!), Stadtbaurat a. D. Lohausen, die Gärtnereibesitzer Kunkel und Speck, Stadtgärtner Schlegel in Schöneberg, Stadtgartendirektor Mächtig in Berlin und Hofgartendirektor Fintelmann in Potsdam.

Unterlagen gegen 10 Mark, die zurückerstattet werden, vom Magistrat der Stadt Schöneberg.

Ablieferungstermin: 29. Dezember d. J.

Erlaß des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Innern über die AUFSTELLUNG VON BAULINIENPLÄNEN. Nach § 3 der Bauordnung vom 17. Februar 1901 sollen Straßen und Wege bei der Festsetzung neuer und bei der Abänderung bestehender Baulinien in einer der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs entsprechenden Breite und, soweit es tunlich ist, gerade angelegt werden. Die Bauordnung geht ganz allgemein von dem Grundsatze aus, daß bei der Festsetzung der Baulinien die Anforderungen des Verkehrs, die Bedingungen gesunden Wohnens und gleichzeitig auch schönheitliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind, sie überläßt es im übrigen dem Vollzuge, die betreffenden Aufgaben jeweils aus den örtlichen Bedürfnissen und den gegebenen Verhältnissen zu lösen. Die Straßenbreite und die Straßenführung sollen also von Fall zu Fall bestimmt werden, wie es die Vielgestaltigkeit des öffentlichen Verkehrs, des Wohnungsbedürfnisses und der industriellen Entwicklung fordert.

Der Erfahrung zeigt aber, daß bei dem Vollzuge dieser Vorschriften der Schwerpunkt regelmäßig auf die „tunlichste Geradeleitung“ der Straßen gelegt und diese vielfach ohne Rücksichtnahme auf die bestehenden Verhältnisse überall da gefordert wird, wo nicht die Natur der Herrschaft des Lineals ein Ende setzt. Eine solche Sachbehandlung entspricht keineswegs den Absichten der Bauordnung, ist durchaus unwirtschaftlich und führt zu unnötigen und insoferne unverantwortlichen Eingriffen in fremdes Eigentum.

Die schablonenhaften Anlage schnurgerader, gleich breiter Normalstraßen mit dem ausnahmslosen Rechteckschema und den zur Mode ge-

wordenen langweiligen Abschrägungen der Straßenecken wird häufig ganz zwecklos fremder Grund und Boden unter unnötiger, manchmal nur geringfügiger Anschneidung gutgebauter Häuser geopfert. Auch wird des öfteren vergessen, daß die Baulinien nicht bloß Straßenfluchtlinien, sondern auch Gebäudefluchtlinien sind und daher der Bebauungsfähigkeit der angrenzenden Grundstücke sowie einer praktischen und auch einer gefälligen Bauführung tunlichst Rechnung tragen sollen.

Die Beteiligten werden sich solcher Eingriffe in ihr Eigentum mangels der erforderlichen Sachkenntnis häufig erst dann bewußt, wenn ihnen bei der Bauführung aus der seinerzeit nicht beanstandeten Baulinienfestsetzung Schwierigkeiten entstehen, also in einem Zeitpunkte, in welchen Abänderungen meist nicht mehr tunlich sind. Kurz, es werden so den Gemeinden und den Anwesensbesitzern vielfach Kosten verursacht, die bei einiger Überlegung erspart bleiben könnten.

Daß durch derartige verfehlte Maßnahmen auch schöne Orts- und Straßenbilder ohne Not gewaltsam zerstört, reizvolle Landschaftsbilder beeinträchtigt und den Orten mit entwickelter Bautätigkeit nicht selten ein unsagbar ödes Gepräge aufgedrückt wird, lehrt die Erfahrung.

Es ist daher geboten, die Gemeinden und diejenigen Behörden, welche mit der Instruktion und Genehmigung von Baulinienplänen betraut sind, nachdrücklichst darauf hinzuweisen, welch hervorragende wirtschaftliche und auch schönheitliche Bedeutung der Baulinienführung zukommt und wie an einer wohlbedachten und weitschauenden Anlage dieser Pläne die öffentliche Wohlfahrt in hohem Maee interessiert ist. Hierbei ist auf die unendliche Vielgestaltigkeit der Bedürfnisse hinzuweisen, welche unbedingt fordert, daß mit dem hergebrachten geometrischen Schematismus der Straßenanlegung gründlich gebrochen wird und möglichste Freiheit im einzelnen waltet, daß gebührende Rücksicht genommen wird auf die Grundbesitz- und Grenzverhältnisse, die Gestaltung und Verwertung der Baublöcke, auf die wachsenden Bedürfnisse gesunden Wohnens, die Erleichterung des Erwerbslebens, die Entwicklung der Industrie, auf den Verkehr und dessen voraussichtliche, künftige Gestaltung, namentlich bei Straßenkreuzungen' Brückenköpfen, Bahnhofplätzen u. dgl. Es ist weiter zu achten auf die natürliche Beschaffenheit des Geländes, die umgebende Landschaft, charakteristische Höhenunterschiede, Wasserläufe, Baumbestände, auf Klima, Winde, Besonnung, Fernblicke, Perspektiven, auf Schonung reizvoller Straßenzüge und Plätze, die Geschlossenheit der Straßen- und Platzbilder, auf ortsübliche Bau- und Wohnweise, monumentale oder sonst interessante Gebäude, auf künftige Bedürfnisse an öffentlichen Gebäuden, Anlagen, grünen Erholungsstätten, Kinderspielplätzen, mit Ruhebänken, Brunnen u. dgl.

Es ist auch angezeigt, in den Baulinienplänen diejenigen Baulichkeiten, Ausblicke u. dgl., welche bei den Bauführungen berücksichtigt und geschont werden sollen, zu vermerken.

Werden alle bei der Baulinienfestsetzung in Betracht zu ziehenden Bedürfnisse sorgfältig beachtet, so ergibt sich von selbst, daß krumme Straßen, Brechungen und Unregelmäßigkeiten der Baulinien überall da zuzulassen sind, wo das örtliche Bedürfnis und die wünschenswerte Abwechslung im Städtebild hierfür sprechen, daß auch schmale Straßen für besondere Zwecke, wie für ruhige Wohnviertel mit niedrigen Wohnhäusern ihre Vorzüge haben, daß man an Stelle der bisher üblichen wenigen Normalbreiten der Straßen namentlich in größeren Städten eine Fülle von Abstufungen machen muß von den außergewöhnlich breiten Hauptverkehrsstraßen bis zu ganz schmalen Wohnstraßen, kurz daß jede Straße und jeder Straßenteil so hergestellt werden, wie es der Verkehr, dem sie zu dienen haben, fordert. Daher müssen die Hauptverkehrslinien im voraus richtig erkannt, die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte entsprechend verbunden und die Straßen nach dem gefundenen Zukunftsbedürfnisse in entsprechender Breite angelegt werden. Auch kann durch einstweilige Genehmigung breiter Vorgärten einer für die Zukunft erwarteten Verkehrsentwicklung Rechnung getragen und doch der Straße bis dahin der Wohncharakter gewahrt bleiben.

Bei wohl überlegter, richtiger Anwendung der heute in maßgebenden Kreisen anerkannten Grundsätze des Städtebaues und bei entsprechender Vorarbeit für die Zukunft durch im einzelnen noch unverbindliche und nur in großen Zügen angelegte Generalbaulinienpläne kann rechtzeitig dafür Sorge getragen werden, daß in gleichem Schritte mit der Entwicklung der Verhältnisse die Geschäftswelt entsprechend breite Verkehrsstraßen, die Industrie ein besonderes, den Wohnstätten tunlichst entrücktes Gebiet, mit dem nötigen Anschlusse an Bahnen und Transportstraßen, die Einwohner aber vom Verkehr möglichst abgeschlossene, daher auch stille, mehr staubfreie und gesündere Wohnviertel erhalten. Dies namentlich dann, wenn gleichzeitig mit der Baulinienfestsetzung, wo nötig, auch das einschlägige Bebauungssystem festgestellt, eine entsprechende Verschiedenheit in Gebäudehöhe und Gebäudeabstand vorgesehen und im Gebiete der offenen Bauweise das Zurückrücken der Gebäude in Gartenanlagen dispensweise da gestattet wird, wo dies gesundheitlichen Rücksichten oder zur Belebung des Straßenbildes dienlich ist.

Entsprechen aber die Baulinien und die Bauführung den verschiedenen praktischen Bedürfnissen, so daß die ganze Anlage des Ortes den Charakter der Zweckmäßigkeit trägt, dann wird die Entwicklung der Orte vielgestaltig und reizvoll und insoferne ist die zweckmäßige und gesunde bauliche Entwicklung eines Ortes auch die Vorbedingung schöner Straßen und Platzbilder.

Schließlich sei auch noch bemerkt, daß Baulinien nur da gezogen werden sollen, wo wirklich ein Anlaß und Bedürfnis hierzu besteht, und daß es nicht angezeigt ist, kleine Orte und Ortsteile, in welchen eine Bautätigkeit überhaupt nicht zu erwarten ist, überfürsorglich mit Generalbaulinienplänen zu versehen.

Wenn in vorstehendem einige Grundsätze des Städtebaues, wie sie von den ersten Meistern dieser Kunst gelehrt werden, berührt wurden, so geschah das keineswegs zu dem Zwecke, Vorschriften zu geben, wie bei der Festlegung der Straßenzüge zu verfahren sei; die Kunst des Städtebaues läßt sich nicht in Formeln zwängen, es muß das natürliche Empfinden entscheiden. Vielmehr wollte nur gezeigt werden, welch große, vor allem wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung diesen Fragen für die Gemeinden nicht minder als für die einzelnen zukommt, und daß diese überaus wichtige und schwierige Aufgabe nur von solchen richtig gelöst werden kann, welche in den Fragen des Städtebaues besondere Schulung und Erfahrung besitzen, von Sachverständigen, die nicht bloß eine besondere technische Schulung für die Straßenführung, die bauliche Ausnützung und entsprechende Ausgleichung der angrenzenden Bauplätze besitzen, sondern auch Blick und Verständnis für die Bedürfnisse und die Entwicklung des örtlichen Verkehrs, des Erwerbslebens und der Industrie. Solche vielseitig geschulte und erfahrene Sachverständige stehen nun, wie die Erfahrung lehrt, den Gemeinden, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nicht zur Verfügung. Wirtschaftliche Mängel der Baulinienpläne können aber in der Regel auch von den meist nur aus der Entfernung urteilenden mit der Bauliniengenehmigung befaßten Aufsichtsbehörden und -Stellen nicht durchweg erkannt und beseitigt werden. Denn bei der Anlage der Baulinienpläne liegt der Schwerpunkt in der entsprechenden Vorbereitung und Ausarbeitung an Ort und Stelle, nur dort kann voll und richtig erkannt werden, was der Gemeinde, der Allgemeinheit und den einzelnen not tut.

Angesichts der Bedeutung der Sache ist daher den Gemeinden, größeren wie kleineren, dringendst zu empfehlen, bei der Anlage von umangreichen oder sonst wegen der in Betracht kommenden wirtschaftlichen und schönheitlichen Interessen wichtigen Fluchtlinienfestsetzungen und Generalplänen stets einen in Fragen des Städtebaues geschulten Architekten, wo nötig auch Ingenieur, zu Rate zu ziehen, wie dies neuerdings in anerkennenswerter Weise u. a. die Gemeinden Pfersee, Lechhausen, Friedberg, Memmingen getan haben.

Auch erscheint es dringend geboten, die älteren Baulinienpläne gerade jetzt in der Zeit geringer Bautätigkeit einer entsprechenden Revision unterziehen zu lassen.

Die auf Zuziehung geeigneter Sachverständiger verwendeten Auslagen werden durch anderweite Ersparungen und durch den späteren glatten Vollzug weit aufgewogen.

Der Bayrische Verein für Volkskunst und Volkskunde e. V. in München (Heustr. 18) und der Bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein in München mit seinen 8 Kreisvereinen haben sich bereit erklärt, den Gemeinden und Behörden auf Wunsch mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und Sachverständige zu benennen, welche mit den technischen und wirtschaftlichen Fragen des Städtebaues vertraut und auch bereit sind, auf Grund der nötigen Feststellungen an Ort und Stelle die betreffenden Pläne herzustellen oder doch hierbei beratend mitzuwirken.

Die auf diesem Wege zustande gekommenen wichtigeren Baulinienprojekte sind bis auf weiteres dem königlichen Staatsministerium des Innern zur Einsichtnahme vorzulegen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

RAUCH- UND RUSSPLAGE UND DIE SANIERUNG UNSERER HAUSHALTUNGSFEUERUNGEN. Senkingherde mit rauchverzehrender Feuerung. Stierfeuerung D. R.-P. No. 144 976. In unserem wirtschaftlichen Leben spielt die Verwendung von Brennstoff (Kohle) eine große Rolle. Die Art der Verwendung war von jeher und ist noch heute außerordentlich mangelhaft, sie ist bald mehr, bald weniger sparsam, meist aber höchst unvollkommen und unökonomisch.

Bei der ungeheuren Bedeutung der Kohle ist eine Vergeudung derselben gleichbedeutend mit einer Verschwendung von Nationalvermögen. Außerdem ist jedoch gerade die Verschwendung dieses Brennstoffes die Ursache und Vorbedingung der Rauch- und Rußplage, eine Tatsache, die dazu angetan ist, das besondere Interesse der Behörden, der Fachkreise wie der Allgemeinheit in Anspruch zu nehmen; denn die Belästigung durch Rauch, Ruß und Flugasche hat mit jedem Jahr zugenommen. Die Verrussung der Städte, das Unansehnlichwerden und die Entwertung der Kunst- und Baudenkmäler, das vermehrte Auftreten von Krankheiten der Atmungsorgane sind unabweisbare Tatsachen, so daß eine vollkommene Art der Kohlenverbrennung nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus Gesundheits- und Schönheitsgründen von Wichtigkeit ist.

Die Quellen von Rauch und Russ, zumal in den Städten, sind neben den gewerblichen die am wenigsten zweckentsprechend gestalteten Haushaltungsfeuerungen. Die Einrichtungen derselben sind noch immer die längst veralteten, Neuerungen im Heizungswesen, wie sie im Großbetriebe mit Vorteil angewandt werden, sind auf die Haushaltungsfeuerungen, namentlich die am meisten geheizten Kochherde, nicht zu übertragen, da sich diese Übertragung an sich zu kompliziert und auch in der Bedienung als zu schwierig herausstellte.

In neuester Zeit jedoch ist es gelungen, den hauptsächlichen Hemmnissen zu begegnen durch Schaffung einer Unterbeschickung für Kleinfeuerungen. Zum leichteren Verständnis der Art derselben dürfte eine allgemeine Erörterung über Feuerungen wohl am Platze sein.

Der Bau guter Feuerungsanlagen gründet sich auf die Entstehung und die Folgen einer ganzen Anzahl von chemischen und mechanischen Umsetzungen, die sich gegenseitig beeinflussen und in ihrer Gesamtheit den sogenannten Verbrennungsprozess bilden. Denselben unter Verzicht auf besondere Mechanismen für alle Zwecke und Brennstoffe räumlich zu begrenzen und zweckdienlich einzurichten, ist eine schwierigere Aufgabe, als gemeinhin angenommen wird, und setzt neben großer Erfahrung ein völliges Erkennen und Verstehen des Verbrennungsvorganges voraus.

Wie bekannt, verbindet sich bei jeder Verbrennung Kohlenstoff mit Sauerstoff nach bestimmten Verhältnissen. Der notwendige Sauerstoff wird der Luft entnommen, die der Flamme zugeführt werden muss. Nun ist es von Wichtigkeit, daß die Menge der zugeführten Luft genau der Größe des Feuers entspricht. Denn wird zu viel Luft zugeführt, so wird diese Luft ganz unnötig mit erwärmt und entweicht ungenutzt in den Kamin; wird aber zu wenig Luft zugeführt, so vermag sich die Flamme nicht voll zu entwickeln und den Kohlenstoff völlig zu verbrennen. Infolgedessen wird einerseits kein hoher Wärmegrad erreicht und andererseits ein großer Teil des verbrennbaren Kohlenstoffs als Rauch und Ruß ausgeschieden. Dieser Kohlenstoff aber, der in der festen Kohle enthalten, also gebunden ist, kann nur in gasförmigem Zustande sich mit der Luft vermischen; infolgedessen muß er als Gas aus der festen Kohle umgebildet werden und dieses geschieht selbsttätig durch hinreichende Erwärmung des Kohle.

Hierdurch ist die Vorwärmung aller festen Brennstoffe als Bedingung gegeben. Wollen wir daher eine gute Verbrennung bewerkstelligen, so müssen wir für eine stete Vorwärmang des Brennstoffes sorgen und weil diese Vorwärmung in einem besonderen Raume und für sich vorgenommen, zu umständlich wäre, so ergibt sich als Aufgabe die Konstruktion einer Feuerung, bei welcher durch den Verbrennungsprozeß die aufgespeicherten Brennstoffe noch nebenher vorgewärmt werden.

Hiermit hängt zusammen, daß das Aufwerfen frischer Kohlen auf glühende zunächst eine erhebliche Abkühlung bewirkt, da die kalten Kohlen die sie umgebende Wärme in sich aufzunehmen bestrebt sind und auf die Abgabe von Gasen so lange hemmend wirken, bis sie selber voll durchwärmt und glühend geworden sind. Die Abkühlung gerät meist während längerer Zeit unter die Entzündungstemperatur, hierdurch geht inzwischen aber immer viel Wärme verloren und aus dem Schornstein quillt ein dicker Strom unverbrannten Kohlenstoffes, der sich in unangenehmer Weise seiner Umgebung als Rauch und Ruß bemerkbar macht. Sind alle Kohlen durchglüht, so verringern sich diese üblen Begleiterscheinungen bis zu gewissem Grade, je nach der mehr oder weniger zweckentsprechenden Anlage der Feuerung. Sobald aber neuer Brennstoff aufgeworfen wird, wiederholt sich unter den früheren Erscheinungen das alte Spiel von neuem, so daß das Feuer ständig schwankt und nur ein ungleichmäßiger und mangelhafter Brand erzielt wird.

Dieses bisherige, unzweckmäßige Verfahren verdiente längst ausgeschlossen zu werden, ja es müßte sogar verhindert sein, in solch unpassender Weise zu heizen. — Es ergab sich jedoch seither immer eine Schwierigkeit: Obwohl man die Unzulänglichkeit der bestehenden Feuerung sehr wohl kannte, hatte man dieser keine Verbesserung entgegenzusetzen, die den gestellten Anforderungen wirklich hätte gerecht werden können — und so blieb es beim Alten.

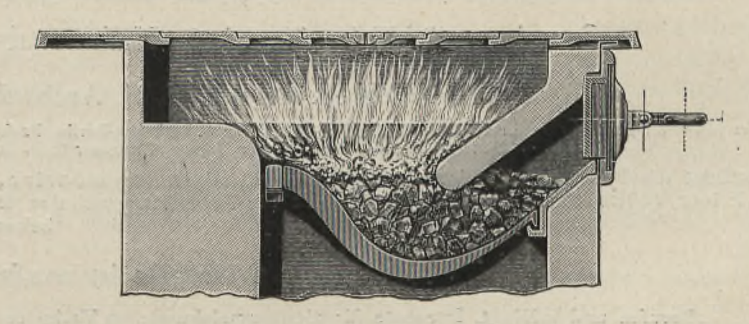
Die an eine bessere Feuerung zu stellenden Anforderungen waren besonders folgende: Sie mußte zunächst für die verschiedenen Arten Brennstoffe, speziell die verschiedenen Kohlenarten, als Braunkohle und Steinkohle, Mager- wie Fettkohle, gleich geeignet sein. Ferner durfte die Feuerung als solche, sollte sie sich allgemein Eingang verschaffen, nicht zu teuer sein; sie würde sonst — und hätte sie im übrigen noch so viele Vorzüge aufzuweisen — nun von wenigen Kreisen praktisch angewendet werden. Desgleichen mußte sie derartig sein, daß sie sich in allen möglichen Arten von Öfen und Herden anbringen ließ, ohne deren Form und Bauart erheblich zu beeinflussen. sie mußte also unter den verschiedensten Bedingungen stets gleich gut funktionieren. — Schließlich mußte sie einfach sein in der Konstruktion, einfach in der Handhabung, selbst für wenig geübtes Personal und die Sicherheit ihrer rauchschwachen Funktion unter allen Umständen verbürgen und erkennen lassen.

Eine Feuerung zu schaffen, die diese Eigenschaften in sich verband, war seit langem das Ziel namhafter Fachleute. Behörden und Stadtverwaltungen unterstützten seit länger die hierher gehörenden Versuche, besonders in jenen Städten, wo die Rußplage besonders schwer empfunden wurde, z. B. Berlin, Hamburg, London, Dresden, Straßburg und wo man im Hinblick auf die hiermit verbundene Luftverschlechterung zur weiteren Verhütung von Krankheiten der Atmungsorgane im allgemeinen zu Fürsorgemaßnahmen der Heilung dieser (durch Errichtung von Sanatorien, Pflegeanstalten usw.) gekommen war. In Dresden erließ die Stadtverwaltung im Sinne der Staatsbehörde das nachstehende, öffentliche Ausschreiben:

„Gewerbetreibende, welche sich mit dem Bau rauchfreier Feuerungsanlagen beschäftigen, werden ersucht, ihre Adresse mit Angabe der in Dresden und Umgebung bereits ausgeführten dergl. Anlagen und etwaiger Empfehlungen in unserer Kanzlei, Stadthaus am See No 2, behufs Eintragung in eine daselbst für jedermann ausliegende Liste, niederzulegen.

Dresden, den 18. Februar 1901.

Der Rat zu Dresden. Feuerpolizeiamt.
Dr. Körner."



Von den mancherlei Vorschlägen, die nunmehr gemacht wurden, erwiesen sich jedoch nur wenige als praktisch durchführbar bis auf die Unterbeschickfeuerung, die Konstruktion des Ingenieurs Stier, welche sich als vollkommen einwandsfrei erwies und die oben geforderten Eigenschaften sämtlich in sich vereinigte. (Stierfeuerung.)

Wie erwähnt, ist die Stierfeuerung ihrer Art nach eine Unterbeschickfeuerung. Die zur Verwendung gelangenden frischen Brennstoffe schieben sich unter die bereits glühenden Brennstoffe, wodurch die notwendige Zersetzung der ersteren in sehr günstiger Weise vor sich geht. Denn die sich

nunmehr entwickelnden Gase müssen den obenauf liegenden, glühenden Inhalt passieren und werden hierbei mit heisser Luft zusammentreffend aufs vollkommenste verbrannt. Zur fortdauernden Erhaltung dieses Vorganges ist in denkbar einfachster Weise ein Vorraum geschaffen, in welchem eine Vorwärmung des Brennstoffes erfolgt, so daß immer genügend Vorrat zu Ergänzung vorhanden und eine Störung des günstigen Brandes ausgeschlossen ist. Die Stoffzufuhr ist jederzeit auf beliebige Dauer zu unterbrechen und daher eben so gut ein zeitweiliger wie ein Dauerbrand herzustellen.

Die Stierfeuerung ist in ihrer Anlage außerordentlich einfach, ähnlich einer verbesserten Planrostfeuerung; eine Eigenschaft jedoch gibt ihr einen ganz besonderen Charakter. In ihrer Wirkung und Betriebsweise ist sie eine vollendete Gasfeuerung, sie bietet die Möglichkeit stärkster Wärmeerzeugung (Intensität) neben Kleinfeuer und Dauerbrand durch entsprechende Brennstoff- und Luftzutrittregulierung, eine Eigenschaft von ganz hervorragender Bedeutung.

Auch die Verwendung sonst ungeeigneter Brennstoffe, z. B. backender fetter Flamm- und sog. Förderkohlen, denen ein erheblicher Teil Grus und Staub beigemischt ist, wird durch die Stierfeuerung vorteilhaft ermöglicht.

Die Stierfeuerung ist überall anstelle der bisherigen Feuerungsanlagen anzubringen.

Daß die so beschriebene Feuerung rauchverzehrend arbeitet, wird bestätigt durch einen Erlaß des Rates der Stadt Dresden vom 18. April 1903, demzufolge von jenem Tage ab alle jene Schornsteine, an welche eine Stierfeuerung angeschlossen ist, nur einmal jährlich zu reinigen seien, während dem Ortsstatut entsprechend bei allen übrigen Feuerungsarten die Schornsteine jährlich zum mindesten 4—6 mal gereinigt werden müssen.

Als Beispiel für die intensive Ausnützung, dabei Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Stierfeuerung mag erwähnt werden, daß u. a. in einem namhaften Restaurant Dresdens ein Senkingherd von circa 5,25 qm Plattenfläche mit Stierfeuerung mit ausgezeichnetem Erfolge benutzt und bei einem Kohlenverbrauch von täglich 325 kg eine Küchenkasse von M. 1400—1600 erzielt wird.

Bei den Haushaltungsherden sind ähnliche Erfolge erzielt. Ein Senkingherd für mittleren Haushalt, mit Stierfeuerung versehen, brauchte bei gewöhnlicher Tagesbenutzung nur 2,3 kg Kohle. Dabei wurde er vormittags um 9¾ Uhr angezündet und es wurde bis 12 Uhr für sieben Personen darauf gekocht und gebraten. Um 12 Uhr schloß man die Feuerung und erhitzte auf der Platte bis 1½ Uhr nachmittags eine entsprechende Menge Abwaschwasser.

Heute drängt sich Neuerung auf Neuerung, Erfindung auf Erfindung, und was heute noch als unerreichbar gilt, ist morgen längst überboten. Immerhin, solange der Mensch Kohlen als Heizmaterial verwenden wird, wird er die Erfindung einer rauchverzehrenden Feuerung im Kochherd zu schätzen wissen, denn nur hierdurch ist es möglich, bei sparsamsten Verbrauch an Kohle die Rauch- und Rußplage auf ein Minimum zu beschränken.

UM FEUCHTE UNVERMIETBARE WOHNUNGEN VERMIETBAR ZU MACHEN genügt es nicht, die Wandoberflächen mit Asphaltpapier zu bekleben oder mit sogenannten wasserdicht machenden Anstrichen zu überstreichen, denn die Feuchtigkeit bleibt dabei in den Mauern und tritt bald wieder zum Vorschein. Die Wohnungen bleiben feucht und werden auch stets als feucht bekannt sein, so daß niemand hineinziehen will. Denn mit recht sieht jeder einsichtige Mieter in erster Linie darauf, daß die Wohnung trocken und gesund ist. Man muß also nicht dahin streben, das Übel mit unzureichenden Mittelchen auf kurze Zeit zu verdecken, sondern man muß das Übel radikal beseitigen. Dies kann nur dadurch geschehen, daß man die feuchten Wände wirklich austrocknet. Das beste Trockenmittel ist bekanntlich die Luft. Es können deshalb nur solche Mittel ernstlich in Frage kommen, bei denen die austrocknende Wirkung der Luft benutzt wird. Man kann aber in den meisten Fällen nicht warten, bis die Mauern durch die Luft allmählich ausgetrocknet sind, man legt fast immer darauf Wert, daß wenigstens die Wandoberflächen in sehr kurzer Zeit trocken sind. Beides, also wirkliche allmähliche Austrocknung der Mauern und sofort trockene Wandoberflächen erreicht man dadurch, daß man die Wände mit den Patent-Falztafeln „Kosmos“ bekleidet und dann erst verputzt. Durch die Hohlfalzen wird eine intensive Luftspülung der Wände erreicht, ohne indessen Zug zu verursachen. Auch erzielt man durch diese Luftisolierschichten Schutz gegen Wärme, Kälte, Fäulnis, Schwamm und Schall. Man erhält also wirklich trockene, behagliche, gesunde Wohnungen. Vor allem erhält man sofort trockene Wandoberflächen. Eine Raumverkleinerung findet nicht statt. Neubauten können viel früher bewohnt werden. In alten Gebäuden und Neubauten kann die Anbringung fast durch jeden tüchtigen Arbeiter bezüglich Maurer erfolgen. Interessenten belieben sich an den alleinigen Fabrikanten Aug. Wilh. Andernach in Beuel am Rhein zu wenden. Derselbe ist gern bereit, an unsere Leser Muster und Beweise über langjährige Bewährung zu übersenden und verlange man gefälligst Zusendung des ausführlichen Prospektes Nr. 530 gratis und postfrei.

HOUBENS AACHENER GASBADEOFEN, patentiert und mit 12 goldenen Medaillen und preußischer Staatsmedaille prämiiert, ist in der Behandlung so einfach, daß er nur durch eine einzige Handhabe gefahrlos von jedem Unerfahrenen bedient werden kann. Zu beziehen durch alle Fachgeschäfte.

3. Jahrgang 1906 11. Heft



DIE BAULANDUMLEGUNG AN DEM BEISPIELE DER ZUSAMMENLEGUNG DER RÜSTERLAAKE IN RIXDORF.*)

Von Regierungsrat PAGENKOPF, Frankfurt a. O.

Die Wohnungsfrage in den Städten harrt in Preußen noch immer der gesetzlichen Regelung. Sie hat in der Gesetzgebung bisher nicht die Berücksichtigung gefunden, die ihrer volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Bedeutung entspricht. Die Ansätze und Versuche in den letzten Jahren — das Gesetz über die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt am Main und der Entwurf eines Wohnungsgesetzes — haben zu einer Lösung der Frage noch nicht geführt.

Die Zunahme der großen Städte, wie sie sich seit etwa 50 Jahren, erst langsam, dann in immer steigendem Maße vollzogen hat, ist längst nicht zum Stillstande gekommen. Immer größer werden die Menschenmassen, die sich in den Großstädten und in den Verkehrs- und Industrie-Zentren zusammendrängen, immer beträchtlicher wird der Prozentsatz, den sie im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung ausmachen. Neue Großstädte entstehen binnen wenigen Jahren, neue Stadtteile wachsen in kurzer Zeit aus dem Boden hervor. Man mag diese Entwicklung bedauern, insbesondere auch im Interesse unserer nationalen Wehrkraft, denn die Lebensbedingungen der zusammenströmenden Arbeitermassen werden in körperlicher und sittlicher Hinsicht bedenklich beeinträchtigt. Der Vorgang ist aber begründet in unserer gesamten wirtschaftlichen Entwicklung, in den neuzeitlichen Verkehrsmitteln, in dem Aufschwunge von Industrie und Handel und in der Bildung der Großbetriebe, welche große Menschenmassen anziehen und festhalten. Er läßt sich darum auch nicht künstlich hemmen. Aufgabe des Staates kann es nur sein, muß es aber auch sein, die Mißstände, die sich daraus ergeben, zu bekämpfen, den Auswüchsen entgegenzutreten und die Entwicklung möglichst in gesunde Bahnen zu lenken.

Bisher hat nun der Staat fast nur von gesundheitlichen und sittlichen Gesichtspunkten eingegriffen, nicht von sozialpolitischen, die doch den eigentlichen Kern der Frage bilden. Den Grundsatz unserer gesamten Sozialpolitik, die wirtschaftliche Freiheit des einzelnen im Interesse des Gemeinwohls einzuschränken und die individuellen Triebkräfte so zu begrenzen, daß sie nicht zur Ausbeutung und Unter-

*) Hochgeschätzte Freunde unserer Zeitschrift haben schon gegen die Aufnahme der im 5. Hefte des Jahrganges erschienenen Abhandlung über „die Gemeindestraße und die Bildung geeigneter Baustellen in Bayern von Amicus, München", lebhafte Bedenken nicht zu unterdrücken vermocht. Wenn trotzdem jetzt die obenbezeichnete, die Frage der Umlegung und Enteignung in demselben Sinne für Preußen behandelnde Arbeit veröffentlicht wird, so wollen jene Freunde berücksichtigen, daß die Schriftleitung eine Pflicht zu erfüllen glaubt, wenn sie eine Klärung der heiß umstrittenen Frage durch weitgehendste Aussprache herbeizuführen sucht. Die Gegner der in den beiden Abhandlungen niedergelegten Meinungen mögen sich daher freundlichst zum Wort melden! D. H.

drückung der Schwächeren führen, suchen wir hier vergebens. Man hat die Dinge gehen lassen, und dieses Gehenlassen hat zu ungesundem Spekulantentum geführt und die zügelloseste Ausnutzung des Grund und Bodens gezeitigt. Ein gewerbsmäßiges Spekulantentum kauft im voraus die Grundstücke, die in absehbarer Zeit zur Bebauung kommen, auf, beherrscht den Grundstücksmarkt in den größeren Städten und verteuert durch kapitalistische Ausbeutung des Baugeländes die Bodenpreise ins ungemessene. Es ist damit eine Art des Gelderwerbs entstanden, die einzig und allein das egoistische und rücksichtsloseste Geldmachen zum Ziele hat. Während die Wissenschaft und die Praxis des Städtebaues große Fortschritte macht und die Technik sich immer mehr vervollkommnet, ist die sozialpolitische und öffentlich-rechtliche Seite der Städteerweiterung nicht gefördert, obwohl von berufener Seite*) immer dringlicher eine durchgreifende systematische Gesetzgebung gefordert wird. Außer einem Wohnungsgesetze, der Reform des Enteignungsgesetzes, des Baufluchtliniengesetzes und der Bauordnungen wird mit Recht auch ein Gesetz über die Umlegung städtischer Grundstücke nach hygienischen, wirtschaftlichen, sozialen und öffentlich-rechtlichen Rücksichten verlangt.

Das einzige in dieser Hinsicht erlassene Gesetz, die sog. lex Adickes, genügt nicht, denn es gilt nur für Frankfurt am Main, wo es übrigens praktisch nicht zur Anwendung gekommen ist. Das Bedürfnis besteht aber anderswo nicht weniger dringend, und es mehren sich die Fälle, in denen in verschiedenen Städten die Baulandumlegung auch ohne Gesetz versucht wird.

Vor kurzem hat die Umlegung eines größeren Gebietes in Rixdorf unter Leitung der Generalkommission zu Frankfurt a. O. stattgefunden. Es ist unseres Wissens die erste derartige größere Sache im Umkreise von Berlin, sie ist binnen wenig mehr als Jahresfrist ausgeführt und zur Zufriedenheit der Beteiligten ausgefallen, so daß es sich bei der allgemeinen Bedeutung dieser schwierigen Materie lohnen möchte, auf die dabei gemachten Erfahrungen näher einzugehen.

Es handelt sich um eine 95 ha große Fläche, die sog. Rüsterlaake, der Gemarkung Rixdorf, der neuen Großstadt vor den Toren von Berlin, die, erst vor wenigen Jahren zur Stadt erhoben, trotz schwieriger Verhältnisse dank einer großzügigen und weitsichtigen Leitung mächtig aufstrebt. Das Gelände dehnt sich südlich von der Stadtbahn (Südring) bis in die Nähe der Ringchaussee aus und wird von der Kanner Chaussee, der Grenzallee und den Gemarkungen Britz und Cöllnische Heide (Treptow) begrenzt. Das Nähere ergibt die Doppeltafel 81/82.

Bei dem schnellen Wachstume von Rixdorf rückte die Bebauung im vorigen Jahrzehnt bis in die Nähe dieser Grundstücke vor, und auf einzelnen Parzellen an der Kanner Chaussee waren bereits Wohnhäuser errichtet. Der südwestliche Teil in Größe von 9 ha gehört zu den Späthschen Baumschulen. Der Rest wurde landwirtschaftlich oder gärtnerisch benutzt, meist zum feldmäßigen Anbau von Gemüsen für den Berliner Markt. Die Besitzzersplitterung war beträchtlich: 95 ha zerfielen in mehr als 280 selbständige Besitzstücke, welche 60 Eigentümern gehörten. Außer einigen wenigen größeren Stücken waren die Parzellen klein und zum großen Teil ungemein lang bei nur geringer Breite, hatten doch einzelne 400 m Länge und 8 m Breite. Dies, die vermengte Lage und der Mangel an Wegen erschwerte die Bewirtschaftung.

Mit geringen Ausnahmen stand das Gelände noch im Besitze der früheren Rixdorfer Landwirte und deren Nachkommen. Verkäufe an andere, insbesondere Spekulationskäufe, waren nur verhältnismäßig wenig vorgekommen. Die Preise hatten indessen wegen der in Aussicht stehenden Bebauung eine bedeutende Steigerung erfahren und den landwirtschaftlichen (gärtnerischen) Ertragswert weit überholt. Ein Grund für den geringen Besitzwechsel lag mit darin, daß bei zahlreichen Parzellen über Grenzen und Eigentum Unklarheit bestand, der tatsächliche Besitz mit Kataster und Grundbuch in Widerspruch stand und Klarstellung nicht gelang. Einige Besitzer hatten sich durch gegenseitigen Austausch von Parzellen zu helfen gesucht. Da aber Kataster und Grundbuch danach nicht berichtigt waren, wegen jener Unsicherheiten auch nicht berichtigt werden konnten, hatte dies dazu beigetragen, die Verwirrung noch zu vergrößern.

Alle diese Umstände drängten nach einer Änderung des unhaltbar gewordenen Zustandes — lange ohne Erfolg. Eine rein landwirtschaftliche Zusammenlegung erschien zwecklos. Die Aufstellung des Bebauungsplanes allein war bei dem geringen Umfange und der ungünstigen Form der Grundstücke nicht ausreichend. Sie würden sich durch mehrere Baublöcke hingezogen, oft an ihren Enden nicht an die Straßenlinien herangereicht haben und unregelmäßig von den Straßenzügen durchschnitten worden sein. Die Herstellung der Straßen hätte somit nicht die Wirkung gehabt, bebaubare Grundstücke zu schaffen. Hierzu war eine Umlegung erforderlich. Der Versuch, im Wege gütlicher Einigung eine solche durchzuführen, scheiterte, wie fast immer in solchen Fällen; denn es gelang nicht, die zahlreichen Beteiligten zu einmütigem Vorgehen zu bewegen.

Konnte dies nicht in einem gesetzlichen Verfahren erreicht werden, so blieb nur der Weg des privaten Zusammenkaufs, und damit der Eintritt der Spekulation, übrig. Denn von den bisherigen Besitzern waren nur wenige nach ihren persönlichen und finanziellen Verhältnissen dazu im Stande, und es würde der kleine Besitzer über kurz oder lang dem Großkapital überliefert worden sein. Da griff die städtische Behörde ein in voller Erkenntnis der Wichtigkeit der Erschließung eines großen Baugeländes nicht nur für die Besitzer, sondern auch für die Stadt selbst, zumal als der Plan auftauchte, eine Abzweigung des Teltowkanals von Britz nach Niederschöneweide durch dieses Gebiet zu führen. Sie setzte sich mit der Generalkommission ins Einvernehmen und bestimmte die Mehrheit der Besitzer zu dem Antrage aur Zusammenlegung nach dem Gesetze vom 2. April 1872 mit dem Ziele der Zusammenlegung in Verbindung mit Aufstellung des Bebauungsplanes.

*) Meyn, Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung, 1893.
Adickes, die unterschiedliche Behandlung der Bauordnungen usw. 1893
Adickes, die Notwendigkeit weiträumiger Bebauung usw. 1895.
Adickes, Zusammenlegung städtischer Grundstücke (in Conrad: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 1901).
Fuchs, Wohnungsfrage, daselbst.
Baumeister, Classen und Stübben, Umlegung städtischer Grundstücke und Zonenenteignung 1897.
Stübben, Städtebau.
Eberstadt, städtische Bodenfragen, Berlin, 1894 u. a. m.

Die Generalkommission nahm die Voraussetzungen des Gesetzes für ein solches Verfahren mit Recht als vorhanden an und leitete das Verfahren am 7. Juli 1902 förmlich ein. Der Umstand, daß das Endziel auf Schaffung von Baugelände ging und die vorhandene landwirtschaftliche Benutzung in absehbarer Zeit aufhören würde, konnte um so weniger ein Hindernis bilden, als es nicht zweifelhaft war, daß ohne Mitwirkung dieser Behörde das in hohem Grade gemeinnützige Werk nicht durchführbar war. Sie gab den Wünschen der Stadt bereitwilligst nach, indem sie zwar ihrem mit der Bearbeitung der Sache beauftragten Kommissar die vollständige Leitung des Verfahrens vorbehielt, aber die Mitwirkung einer städtischen Deputation, bestehend aus 3 Magistratsmitglidern — darunter Oberbürgermeister und Stadtbaurat — und aus 7 Stadtverordneten zuließ, während die beteiligten Grundbesitzer zur Wahrnehmung ihrer gemeinschaftlichen Interessen durch 5 Bevollmächtigte vertreten wurden. Mit ihnen wurden alle wesentlichen Punkte des Verfahrens beraten und vereinbart, und es mag hier vorweg bemerkt werden, daß diese Gestaltung sich durchaus bewährt hat, und daß nicht zum wenigsten dem gründlichen sachlichen Zusammenarbeiten mit der Stadt und den Beteiligten die rasche Ausführung zu verdanken ist. Die geometrische Bearbeitung wurde nach dem Wunsche der Stadt dem Vermessungsbureau Härtel & Jeschal in Rixdorf übertragen, das auch den Bebauungsplan aufstellen sollte. Die Verbindung dieser beiden Arbeiten hat sich gleichfalls als zweckmäßig ergeben.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes sollte, darauf bestand die Generalkommission, in enger Verbindung mit dem Zusammenlegungsverfahren bleiben, obwohl sie an sich nach dem Baufluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 allein Sache der Stadt gewesen wäre. Es sollte vermieden werden, daß die Fluchtlinien schablonenhaft festgelegt würden. Bebauungsplan und Umlegungsplan sind Faktoren, welche Hand in Hand gehen müssen, um günstige Straßen und gute Bauplätze zu schaffen. Nimmt der Bebauungsplan auf die Besitzverhältnisse, wie sie durch die Umlegung umgewandelt werden, und auf die örtliche Eigenart nicht gebührend Rücksicht, so ist eine gute Besitzgestaltung kaum möglich. Denn von den Straßenlinien darf beim Planentwurfe nicht abgewichen werden. Darum muß der Umlegungsbehörde ein gewisser Einfluß auf den Entwurf des Straßenplanes eingeräumt werden. Es wurde demgemäß der Kommissar von den einzelnen Fortschritten des Planes in Kenntnis erhalten. Verzögerungen oder sonstige Weiterungen haben sich daraus nicht ergeben.

Der Bebauungsplan machte die Zuziehung mehrerer Grundstücke der Stadt Berlin in Größe von 7,5 ha, die zur Cöllnischen Heide, Gemeindebezirk Treptow, gehörten, notwendig, womit die Stadt Berlin nach längeren Verhandlungen sich einverstanden erklärte. Andererseits mußten die bereits bebauten Parzellen, ein umfriedeter Obstgarten und die Späthsche Baumschule naturgemäß von der eigentlichen Zusammenlegung ausgeschlossen werden; sie sollten nach Lage und Umfang nur in soweit Änderungen erleiden, als dies durch das neue Straßennetz bedingt wurde

Grundsätze des Verfahrens.

Die Auseinandersetzungs-Gesetzgebung, die nur dem Interesse der eigentlichen Landeskultur dienen will, bot zur Erreichung des angestrebten Zieles nicht genügend Handhaben. Sie kennt nur die Abfindung nach dem landwirtschaftlichen Ertragswerte, der hier nicht in Frage kommen konnte, weil ihn der gemeine Wert der Grundstücke um das vielfache überstieg, und weil die Beteiligten Abfindung nach der Fläche wünschten. Sie kennt ferner nicht Mittel und Wege, um die Abtretung des Geländes zu den Straßen und Plätzen zu erzwingen; denn bei der ländlichen Zusammenlegung sind die Grundbesitzer nur verpflichtet, den Boden zu den Wegen und Gräben, die für die landwirtschaftliche Benutzung erforderlich sind, herzugeben; dieser hätte aber bei weitem nicht ausgereicht. Deshalb mußte eine besondere Grundlage für das Verfahren geschaffen werden, auf welcher der Zusammenlegungsplan g. F. durch Urteil der Generalkommission festgestellt werden konnte. Hierzu war aber die Zustimmung aller Beteiligten, deren Zahl bei 60 selbständigen Besitzständen gegen 100 betrug, notwendig. Nach langen Verhandlungen wurden folgende Grundsätze einstimmig angenommen:

1. Die Zusammenlegung findet lediglich nach der Fläche statt.
2. Das Gelände zu den nach dem Bebauungsplan erforderlichen Straßen und Plätzen, sowie zum Teltowkanal wird von den Grundbesitzern unentgeltlich abgetreten, und zwar im Verhältnis der Fläche des Besitzstandes; jedoch brauchen höchstens 28 % des Privatbesitzes hergegeben zu werden.
3. Dieses Gelände wird alsbald mit der Ausführung der Zusammenlegung abgetreten. Die Straßen und Plätze werden der Stadt Rixdorf, die Teltowkanal-Fläche dem Kreis Teltow zum Eigentum überwiesen.
4. Die neuen Straßen werden bis zu ihrer Regelung nur insoweit, als sie für die landwirtschaftliche und gärtnerische Benutzung notwendig sind, auf Kosten der Grundbesitzer in Stand gesetzt. Die fernere Unterhaltung übernimmt die Stadt.
5. Die Stadt Rixdorf trägt die Kosten, die durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und durch das Zusammenlegungsverfahren einschließlich der geometrischen Bearbeitung entstehen.
6. In gleicher Weise wie die Straßen und Plätze wird ein Kirch- und ein Pfarrhaus-Bauplatz bis zu 0,35 ha Größe an geeigneter Stelle ausgewiesen und der Kirchengemeinde Deutsch-Rixdorf unentgeltlich übereignet.

Der Antrag auf Ausweisung des Kirch- und Pfarr-Bauplatzes, wozu keinerlei Verpflichtung vorlag, wurde aus der Mitte der Grundbesitzer heraus gestellt und demnächst von allen Beteiligten angenommen. Diese Opferwilligkeit der Grundbesitzer verdient besonders hervorgehoben zu werden.

Bebauungsplan.

Alsbald nach Einleitung des Verfahrens wurde mit der Neumessung und im Herbst 1902 mit der Aufstellung des Bebauungsplanes nach Maßgabe des Gesetzes vom 2. Juli 1875 und der Bauordnung für die Vororte von Berlin begonnen. Es galt einen Stadtbauplan zu schaffen, der der Örtlichkeit und den Verkehrsbedürfnissen entsprach, den technischen und gesundheitlichen Anforderungen genügte, das Gelände möglichst vollkommen aufschloß und dabei doch eine gute Planlage und Neugestaltung der

Grundstücke ermöglichte. Es kam sehr zu statten, daß der Ingenieur Härtel, der den Bebauungsplan entwarf, solche bereits mehrfach für Rixdorf und für Berliner Vororte aufgestellt, also Übung und Erfahrung darin hatte, und namentlich auch die örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse von Rixdorf und den beteiligten Besitzständen genau kannte. Auf die alten Parzellengrenzen und Eigentumsverhältnisse brauchte besondere Rücksicht nicht genommen zu werden, das öffentliche und das gemeinsame Interesse der Gesamtheit war ausschlaggebend, während sonst fast regelmäßig das Bestreben hervortritt, die Straßen unter übermäßiger Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen anzulegen — meist nicht zum Vorteil der Sache. Für den Bebauungsplan bildete die Linienführung des Teltowkanals und die nördlich von der Grenzallee bereits festgestellten Straßen die festen Punkte, an die das Straßennetz angeschlossen werden mußte. Aus einer größeren Anzahl von Entwürfen, deren wiederholten Abänderung und sorgfältigen Durcharbeitung entstand schließlich der auf Doppeltafel 81/82 dargestellte Plan, der die Billigung der Stadt, der Polizeibehörde und aller Beteiligten fand.

Danach wird das Gelände von zwei Hauptstraßen und den sich anschließenden Nebenstraßen und Plätzen erschlossen. Die erste Hauptstraße, Nr. 6, 16 und 19, ist 30 m breit und verläuft von der Kanner Chaussee fast genau südlich bis zum Teltow-Kanal. Jenseits desselben wird sie in Breite von 28 m weiter fortgeführt bis zur Gemarkung Britz (Späthsche Baumschule), von wo sie später bis zur Ringchaussee (Späthstraße in Britz) fortgesetzt werden soll. Es ist bei der Linienführung dieser Straße außerdem maßgebend gewesen, daß in genau nördlicher Richtung der Axe eine Unterführung der Verbindungsbahn Rixdorf-Johannisthal vorhanden ist, an welcher ein Bahnhof errichtet werden soll, diese Hauptstrecke also einen Hauptzugang zu dem Bahnhofe bildet.

Die zweite Hauptstraße Nr. 10 beginnt an der Grenzallee und führt über die Plätze A und B hinweg bis zur vorgenannten Straße 6. Längs des Teltowkanals sind Uferstraßen von je 20 m Breite vorgesehen; alle Nebenstraßen sind mit 18 oder 19 m Breite angeordnet, jedoch ist die Straße 12 an der Britzer Grenze nur einseitig in 12 m Breite angenommen, weil sie in gleicher Breite in Britz ausgewiesen werden soll.

An Plätzen sind drei vorhanden: Platz A von 60/156 m, daran anschließend Platz B von 65/100 m und Platz C von 65/85 m Abmessung. Bei der Anordnung der Plätze ist besonderer Wert darauf gelegt worden, daß sie nicht, wie die meisten modernen Plätze im Mittelpunkt einer größeren Anzahl nach einem Punkte geführter Straßen angelegt wurden, sondern möglichst abseits belegen sind, geschlossene Wandungen haben und daher nicht künstlich geschaffene Verkehrs-Konfliktspunkte bilden, sondern ruhig und in sich geschlossen wirken. Namentlich die Plätze A und B entsprechen diesen Gesichtspunkten und werden vermutlich, trotzdem sie an der Hauptstraße 10 liegen, eine ruhige Wirkung haben.

Auf und an Platz A und B — an vornehmster Stelle — ist der Kirch- und Pfarrhaus-Bauplatz ausgewiesen, derart, daß die Kirche nicht im Mittelpunkte des Verkehrs liegt, sondern etwas abseits davon und gleichwohl von allen Seiten sichtbar und frei. Als Pfarrbauplatz ist die Eckbaustelle an Platz A und B dicht neben der Kirche vorgesehen. Für einen zwischen dem Kirch- und dem Pfarrhaus-Bauplatz belegenen schmalen Durchgang ist eine Überbauung geplant, welche die unmittelbare Verbindung von Pfarrhaus und Kirche ermöglicht. Die Tafel 83 gibt ein Schaubild des Doppelplatzes A-B nach einer ideal gedachten Bebauung.

Auch bei den Straßen ist auf eine gewisse Abwechslung hingewirkt. Um die Einförmigkeit der Straßenzüge zu vermeiden und Ruhepunkte für das Auge und Wechsel im Straßenbilde zu schaffen, sind verschiedentlich Kurven eingeschaltet (Straße 9, 18, 19), Ausbauchungen zu Anlage von Promenaden vorgenommen (Straße 1, 9, 13), einzelne Straßenaxen seitlich abgeschwenkt (Straße 3, 21), und dergl. m.

Die Höhe der Straßen ist fast durchweg derart angeordnet, daß bei der Bebauung möglichst an Ausschachtung gespart wird, anderseits auch nicht Mehrgründungen notwendig werden; nur dicht an den Rampen der über den Teltowkanal führenden Brücke wird eine geringe Mehrgründung erforderlich werden, sie bleibt aber noch im Rahmen des Üblichen.

Die Entwässerung, die demnächst unterirdisch erfolgen soll, stößt nirgends auf Schwierigkeit, da der Wasserspiegel des Teltowkanals 3,30 m unter der Straßenkrone liegt. Infolge des umständlichen Feststellungsverfahrens zog sich die förmliche Feststellung des Bebauungsplanes bis zum 24. Oktober 1903 hin.

Zusammenlegungsplan.

Zu diesem Zeitpunkt war indessen auch schon der Zusammenlegungsplan fertig gestellt worden, nachdem inzwischen alle Unterlagen beschafft waren, wie Legitimation für die einzelnen Grundstücke, Feststellung aller einschlägigen Sach- und Rechtsverhältnisse, Beseitigung der Unstimmigkeit zwischen Besitz, Kataster, altem und neuem Grundbuche, Vermessungsregister, Plananordnung u. a. m. Auf die Einzelheiten einzugehen erscheint hier nicht am Platze, wenngleich sie für das Gelingen der Sache wichtig und meist schwierig und nur durch Mitwirkung der Bevollmächtigten, der städtischen Deputation und der städtischen Behörden so rasch ausführbar waren. Mehr Interesse dürfte dem Auseinandersetzungsplane zukommen und den Grundsätzen, nach denen er entworfen ist. Damit wurde noch vor der förmlichen Feststellung des Bebauungsplanes begonnen, um die baldige Ausführung der Sache zu ermöglichen, die ein dringender Wunsch der Stadt und der Grundbesitzer und besonders auch des Kreises Teltow war. Denn bereits im Herbst 1903 sollte mit der Ausschachtung des Kanals angefangen werden.

Um die Teilungsmaße zu gewinnen, wurde von der Gesamtfläche das Gelände zu den erwähnten Anlagen: Straßen, Plätze, Teltowkanal, Kirch- und Pfarrhausplatz, soweit es nicht durch die alten Wege und Gräben aufkam, abgezogen. Dieser Abzug betrug 25 %, bleibt also noch um 3 % hinter dem Höchstbetrage von 28 %, zu dem sich die Beteiligten verpflichtet hatten, zurück. Er fand gleichmäßig nach Verhältnis des Besitzstandes statt, jedoch wurden aus Billigkeitsgründen die Beiträge von den Grundstücken an der Grenzallee, von denen das Land zu dieser Straße seiner Zeit ohne Entschädigung abgetreten war, und von den bereits bebauten Parzellen an der Kanner Chaussee ermäßigt.

Bei dem Planentwurfe mußte vor allem angestrebt werden, den neuen Planstücken solche Formen zu geben, daß sie ohne weiteres zur Bebauung geeignet waren, daß sie anderseits aber auch in der bisherigen Art weiter bewirtschaftet werden konnten. Für das Zusammenlegungsgebiet gilt die Bauordnung für die Vororte von Berlin, die nach der Regelung der Straßen die Bebauung bis zu $^5/_{10}$, der Eckbaustellen bis zu $^6/_{10}$ ihrer Grundfläche zuläßt. Es war ferner zu berücksichtigen, daß in dem Gebiete sich wegen des Teltowkanals industrielle Betriebe niederlassen werden, und daß neben kleineren Baustellen auch Grundstücke für verschiedenartige größere Anlagen gebraucht werden. Dies erforderte Unterschiede sowohl bei der Frontlänge, (Baustellenbreite) wie bei der Tiefe. Die Pläne sind deshalb derart ausgewiesen, daß Baustellen für alle Arten von Nutzungsmöglichkeit vorhanden sind. Alle Pläne sind rechtwinklig zur Baufluchtlinie angeordnet; schräg abgehende Grenzen sind vermieden.

Die Abfindung sollte nach der Fläche erfolgen, so daß jeder die ins Verfahren gegebene Fläche abzüglich des Beitrags zu den neuen Straßen usw. wieder erhielt. Indessen ist die Lage bei einer so bedeutenden Gesamtfläche im einzelnen recht ungleich und von sehr verschiedenem Werte, also für die Planabfindung von entscheidender Bedeutung. Es wurde zunächst grundsätzlich davon ausgegangen, daß jeder Beteiligte in alter Lage abgefunden wurde, auch soweit dies nicht schon durch die vorhandenen Bauten, Gartenanlagen und Baumschulen bedingt war. Bei der großen Besitzzersplitterung hätte ein solches Verfahren aber notwendig zu vielen kleinen Plänen geführt. Dies wäre entschieden unzweckmäßig gewesen und lag weder im Interesse der Bewirtschaftung noch in dem der Aufteilung in Bauplätze. In Berlin und Umgebung herrscht gerade Mangel an größeren Baukomplexen, und die Anlage des Teltowkanals erheischt von vornherein umfängliche, geschlossene Baugelände zu Lagerhäusern, Fabriken u. dgl. Auch bieten größere Plätze bessere Aussichten für günstige Verwertung der Grundstücke und sind in der Regel wertvoller als mehrere kleine von gleicher Gesamtfläche. Ein Zerlegen ist überdies später leicht zu bewirken. Diese Erwägungen fanden bei der Mehrzahl der Besitzer Anklang, und es konnte darum vielfach von jenem Grundsatz abgewichen und im Interesse besserer Abfindungen freier geschaltet werden. Dieser Punkt ist von allgemeiner Bedeutung, denn nicht selten ist die Besitzzersplitterung bedeutend und häufig wird eine wirkliche Zusammenlegung vorteilhafter sein und Vollkommeneres leisten. Ob sie durchführbar ist, wird allerdings stets von den Umständen des einzelnen Falles abhängen; keinesfalls sollte sie geradezu untersagt werden. Für den Planentwurf wurde die Zusammenlegungsfläche nach der Verschiedenheit der Lage und des Wertes der Gundstücke in vier Teile (Zuteilungsbezirke) zerlegt*) dergestalt, daß in der Regel jeder für seinen Besitz in einem dieser Bezirke darin auch wieder eine entsprechende Abfindung erhalten sollte, soweit nicht Abweichungen seinem Wunsche gemäß und ohne Schädigung anderer vorgenommen werden konnten. Dies hat sich bewährt.

Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, ihre Wünsche inbezug auf die neue Abfindung eingehend zu äußern. Diese Planwünsche wurden mit den Deputationen sorgfältig beraten, und sie konnten in den meisten Fällen erfüllt werden. Besondere Schwierigkeiten boten die Eckbauplätze, die naturgemäß höhere Werte haben wie die in der Straßenflucht. Ein Versuch, sie höher zu bewerten, so daß die Empfänger geringere Flächen erhalten, erschien gerechtfertigt, erwies sich praktisch aber nicht als durchführbar. Denn es war nicht möglich, das Maß der Bewertung und deren Abstufung im einzelnen, je nachdem es sich um Ecken an Plätzen, an Hauptstraßen oder Nebenstraßen u. dgl. handelte, zutreffend zu bestimmen. Auch die Begutachtung durch Sachverständige versprach keinen Erfolg. Schon die Abschätzung der alten Parzellen ist sehr schwierig bei Flächen, die nahe vor der Bebauung stehen, und die Ansichten der Gutachter werden oft darüber auseinandergehen; um wie viel mehr erst bei der Feststellung, welchen Wert eine Stelle in Zukunft nach Ausweisung der Straßen hat! Es sprechen dabei soviel Möglichkeiten und ungewisse Faktoren mit, daß ein sicheres Ergebnis kaum je wird erzielt werden können. Es wurde darum von einer besonderen Bewertung Abstand genommen. Praktisch gelang die Lösung verhältnismäßig leicht. Denn es kamen recht viele solcher Eckplätze zur Verteilung, sodann waren die besseren Lagen an den Hauptstraßen ebenso oder sogar mehr begehrt als Eckplätze an Nebenstraßen, einen gewissen Anhalt gab die Größe der einzelnen Besitzstände und endlich auch die Lage der alten Parzellen. Es kam hinzu, daß die Grundstücke durch die Umlegung sämtlich erheblich im Werte stiegen, namentlich aber, daß niemand ein festes Anrecht auf einen Eckplatz hatte. Denn da der Bebauungsplan erst im Verfahren aufgestellt wurde und Teil der Verfahrens war, kam der Wertzuwachs, der allein schon durch die Fluchtlinienfestsetzung entsteht und sonst dem Besitzer, dessen Parzelle zufällig berührt wird, unverdient in den Schoß fällt, hier der Gesamtheit zu Gute. Dies entspricht durchaus der Billigkeit und der ausgleichenden Gerechtigkeit. Denn alle Beteiligte haben gleichmäßig das zu allgemeinen Anlagen: Straßen, Plätzen, Teltowkanal — benötigte Gelände hergegeben, es ist darum nicht mehr als billig, daß jene besondere Wertsteigerung allen zu gute kommt. Und da der Wertzuwachs — die Zuwachsrente — nicht das Ergebnis der Arbeit des einzelnen ist, sondern unabhängig davon durch die Entwicklung der kommunalen und staatlichen Gemeinschaft eintritt, erfordert es der soziale Ausgleich, daß die Besitzer, die durch die Umwandlung von Acker- in Bauland großen unverdienten Gewinn erringen, auch die Kosten der Umwandlung tragen, und zwar sowohl das Straßenland hergeben als auch die öffentlichen Plätze und das Gelände zu den kommunalen Anlagen usw. wie Schulen, Kirchen, Kinderspielplätzen u. a. m. Ob der in der lex Adickes auf 30 % festgestellte Betrag der von den Grundeigentümern eingeworfenen Grundfläche im allgemeinen genügt, kann zweifelhaft sein; jedenfalls ist der Grundsatz richtig und die abweichende Ansicht*) nicht zu billigen.

Ist der Bebauungsplan schon vor dem Umlegungsverfahren festgestellt, so ist damit der Wertzuwachs schon

*) Die Grenzen der Zuteilungsbezirke sind auf der Doppeltafel 81/82 durch Schraffur bezeichnet.

*) So Generalskommissions-Präsident a. d. Küster in seiner Schrift „die Erschließung von Baugeländen und die Bildung geeigneter Baustellen durch Umlegung der Grundstücke". 2. Auflage 1904. (1. Auflage 1903).

zur Tatsache geworden, und die Besitzer der begünstigten Parzellen werden wohl kaum noch zu besonderen Leistungen zu bewegen sein. Es empfiehlt sich deshalb möglichst Umlegung und Bebauungsplan zu verbinden und bei einer gesetzlichen Regelung den Grundsatz der lex Adickes der vorherigen Feststellung des Bebauungsplanes fallen, zu lassen ebenso den Leitsatz von Küster, § 2II a. a. O. daß die Gemeinde nur antragsberechtigt sein soll, wenn ein förmlich festgestellter Fluchtlinienplan vorliegt. Wenn letzteres damit begründet wird, daß die Eigentümer des Baugeländes vor Vergewaltigung durch die Gemeinde zu schützen seien, so wird dies besser dadurch erreicht, daß die Prüfung der Bedürfnisfrage nach dem Küsterschen Vorschlage durch die Staatsbehörde im geordneten Verwaltungswege stattfindet. Zwar macht jener Vorschlag eine Änderung des Fluchtliniengesetzes nötig, diese ist aber ohnehin erforderlich, weil das Gesetz nach 30jährigem Bestehen in mehrfacher Hinsicht der Reform bedarf, namentlich auch weil es die sozialpolitischen Anforderungen ganz außer Betracht läßt und nur die Interessen des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit berücksichtigt.

Ausführung und Wirkung.

Der hiernach entworfene Zusammenlegungsplan wurde von der Generalkommission genehmigt, hierauf örtlich versteint und sodann den Beteiligten am 29. Oktober 1903 zur Erklärung vorgelegt und von ihnen einstimmig anerkannt. Die Lage und Begrenzung der Planstücke ergibt die Doppeltafel 81/82; die Zahlen in den Planstücken bezeichnen die Besitzstände so, daß alle ein und dieselbe Zahl tragenden Pläne demselben Eigentümer gehören. Die Anzahl der Grundstücke ist gegenüber dem alten Besitz um mehr als 50 % verringert, die Zusammenlegung also ziemlich bedeutend gewesen. Ganze Baublöcke haben nur die Stadt Berlin (Nr. 57) und die Späthsche Baumschule (Nr. 22) erhalten, 4 Baublöcke erhalten je 2 Pläne, 3 je 3 usw. Der größte Plan umfaßt 2,50 ha, der kleinste — Nr. 32 — 0,0465 ha bei 16 m Straßenfront und 29 m Tiefe. 8 Pläne sind unter 0,12 ha mit ähnlichen Abmessungen, 19 über 1 ha groß, davon 4 über 2 ha. Eine Ausgleichung in Geld hat nur in geringem Umfang bei den bereits bebauten Grundstücken stattgefunden.

Die Ausführung wurde auf den 1. Dezember 1903 festgesetzt. An diesem Tage gingen die neuen Pläne in Besitz und Eigentum der Empfänger nach Maßgabe des Gesetzes vom 26. Juni 1875 über dergestalt, daß sie in jeder Hinsicht namentlich auch bezüglich der dinglichen Lasten, Hypotheken usw. von Rechtswegen vollständig an die Stelle der alten Parzellen getreten sind. Die Übernahme der neuen Grundstücke nach der Aufmessung ins Kataster und die Grundbuchberichtigung auf Grund der Schlußurkunde, des sog. Rezesses, findet durch die Generalkommission von Amtswegen statt. Die Straßen sind im Frühjahr 1904 in Breite von 9 m in fahrbaren Stand gesetzt, nur die beiden Hauptstraßen sind schon in voller Breite und Höhe angelegt, wozu 47000 cbm Aushub aus dem Teltowkanal verwendet sind, den die Unternehmer des Kanalbaues stellen und ausbreiten mußten als Entschädigung dafür, daß ihnen bereits am 1. Juli 1903 vorweg ein Streifen der Kanalfläche für ihre Zwecke überlassen wurde. Mit der Ausschachtung des Kanals wurde am 1. Dezember 1903 begonnen, die 11 m breite Brücke über den Kanal ist 1904 vom Kreise Teltow mit einem Zuschuß der Stadt Rixdorf erbaut.

So ist das Verfahren in einem Zeitraume von nicht ganz 1½ Jahr zur Ausführung gebracht und zwar ganz auf gütlichem Wege ohne Streit oder Prozeß. Die öffentlichen und die Privatinteressen sind in gleicher Weise gefördert. Ein großes Vorortsgebiet ist systematisch der Bebauung erschlossen, und die Ausdehnung der Stadt sehr erleichtert. Der Bau des Teltow-Zweigkanals ist ermöglicht, und Rixdorf damit in den unmittelbaren Bereich dieser bedeutsamen modernen Wasserstraße gezogen. Die Straßen und Plätze sind der Stadt vorbehaltlos ohne besondere Opfer übereignet. Zwar hat Rixdorf 13000 M. für die Kosten des Verfahrens beigesteuert, wovon nur 2000 M. auf die vom Staat erhobenen Kosten fallen; die zum Kanal abgetretene Fläche von 3,05 ha ist aber nicht unbeträchtlich, und ohne das Zusammenlegungsverfahren würde sich deren Erwerb zweifellos sehr schwierig und kostspielig gestaltet haben. Unmittelbare Vorteile hat die Stadt in der Grundwertsteuer, die durch die Wertsteigerung in Folge der Umlegung höhere Einnahmen bringt. Nicht am geringsten anzuschlagen ist das ideale Interesse, die sozialen Bestrebungen der Stadtverwaltung, daß ihre alten Besitzer — der Kern des alten Rixdorf — in ihrem Besitz erhalten und gekräftigt wurden.

Die Grundbesitzer haben zwar einen beträchtlichen Flächenverlust erlitten, dafür aber an Stelle der wenig wertvollen, schlecht geformten alten Parzellen regelrechte Baugrundstücke erhalten, deren Wert schon jetzt viel höher ist und noch weiter steigen wird. Schon die Tatsache, daß die Umlegung erfolgen würde, ließ die Preise anschwellen und die Spekulation erscheinen. Es gelang jedoch der Behörde durch Belehrung der Grundbesitzer Spekulationskäufe fast ganz hintanzuhalten; während des Verfahrens ist nur ein Verkauf abgeschlossen. Die Preise stellten sich durchschnittlich für 25 a: im Herbst 1901, als die Umlegung noch nicht in Aussicht stand, auf 4000 M., im Mai 1902, unmittelbar vor Einleitung der Sache, aut 6000 M., im Dezember 1902 auf 9000 M., im Juni 1903 — der betr. Vertrag wurde übrigens rückgängig — auf 10 000 M., im Herbst 1903 — vor der Planausführung — wurden 15000 M. verlangt und später noch höhere Summen bewilligt. Die Preissteigerung wird etwas durch die große Zahl der geschaffenen Bauplätze gedrückt, auch ist sie den alten Besitzern, nicht Spekulanten, zu statten gekommen; zudem wird mancher Bauplatz voraussichtlich in festen Händen bleiben.

Alle Grundbesitzer sind infolge des Verfahrens gleichmäßig dieser Vorteile teilhaftig geworden. Sonst werden durch die Bebauungspläne oft einzelne Besitzer, insbesondere die Besitzer kleinerer Parzellen, hart betroffen, indem ihre Grundstücke ganz oder zum erheblichen Teil in die Straßen fallen, also zur Wertsteigerung der übrigen Besitzungen beitragen, ohne selbst Teil daran zu haben. Hier haben auch die Beteiligten, die nur wenige Are besaßen — mehrere Arbeiter, Handwerker, Witwen — wertvolle Pläne in guter Lage erhalten können, z. B. Nr. 32 mit 4,65 a, No. 29 mit 6,26 a, No. 37 mit 10,15 a, No. 28 mit 10,90 a.

Die Beteiligten haben ganz besonders dankbar die Behebung der Streitigkeiten und der Unklarheit über Grenzen und Eigentum zahlreicher Parzellen empfunden: war dies für das Verfahren auch nur nebensächlich, so ist doch die materielle Wirkung für die Besitzer sehr fühlbar.

III. Allgemeine Erwägungen.

Der Verlauf und der Erfolg des Verfahrens liefert einen neuen Beweis dafür, daß die Frage der Baulandumlegung nicht unlöslich ist. Ähnliche Verhältnisse wie in der Rüsterlaake finden sich vielfach, mag auch die Besitzzersplitterung nicht so bedeutend sein wie hier, um Berlin herum in zahlreichen Ortschaften der Kreise Teltow und Niederbarnim und auch anderswo in der Umgebung der Städte, die sich in ähnlicher Weise schnell entwickeln, und auch da besteht das Bedürfnis, im geordneten Verfahren regelnd einzugreifen. Ohne gesetzliche Regelung der Materie ist indessen nicht auszukommen. Wenn es hier und in verschiedenen Sachen anderer Generalkommissionen z. B. Düsseldorf*), Münster**), Hannover, Cassel, gelungen ist, städtische Umlegungen erfolgreich auszuführen, so handelt es sich doch nur um vereinzelte Fälle. Es läßt sich nicht verkennen, daß zur Erreichung eine Reihe günstiger Umstände zusammentreffen muß: dringliche äußere Anlässe, Willfährigkeit der Beteiligten, Entgegenkommen der städtischen Behörde und nicht zum mindesten Anpassungsfähigkeit der Generalkommissionen. Nicht immer ist auf solches Entgegenkommen der Beteiligten zu rechnen; Mangel an Einsicht, Eigennutz und Mißgunst werden oft hindernd in den Weg treten. Es erscheint aber nicht zulässig, daß einer oder einige Unwillfährige das Werk vereiteln, daß vom Belieben des einzelnen die Bodenaufteilung in der Großstadt abhängt. Das öffentliche Wohl, das Gesamtinteresse muß dem Privatinteresse des einzelnen vorgehen. Die Besorgnis, daß das Privateigentum gefährdet, die wirtschaftlich Schwachen dadurch geschädigt würden, ist unbegründet; im Gegenteil, ihnen gerade wird Schutz gewährt gegen das — nicht rechtlich — wohl aber tatsächlich übermächtige Kapital, wie es sich in den Großstädten nun einmal entwickelt hat. Und bei der landwirtschaftlichen Zusammenlegung, die in der Regel die ganze Feldmark betrifft, geht, wie schon Meyn a. a. O. hervorgehoben hat, der Eingriff in das Eigentum viel weiter, und trotzdem ist ihre Durchführung allgemein und ihr Erfolg segensreich.

Es kann hier nicht auf alle Einzelheiten der Gesetzesmaterie eingegangen werden; wertvolle Vorarbeiten bieten die oben erwähnte Schrift von Meyn, die lex Adickes — namentlich bezüglich der materiellen Bestimmungen, wenn schon die formale Regelung und das Verfahren nicht befriedigen kann und das Gesetz wohl schwerlich praktisch Anwendung finden wird — und ferner das schätzenswerte Buch von Küster, die Erschließung von Baugeländen 1903, das einen Sondergesetzentwurf mit ausführlicher Begründung gibt, aber nur die Rheinprovinz zum Gegenstande hat. Notwendig ist indessen ein Gesetz für das ganze Staatsgebiet; die Entwicklung der Städte ist im wesentlichen im Westen und Osten die gleiche, das Bedürfnis hier wie dort vorhanden und die gesetzliche Regelung im öffentlich-rechtlichen und sozialpolitischen Interesse überall gleich dringend. Wenn das Gesetz sich von engen und kasuistischen Regeln frei hält und auf die allgemeinen Grundzüge beschränkt, so kann es unbedenklich allgemeine Geltung erhalten, während Einzelpunkte und Nebendinge besser den Ausführungsbestimmungen vorbehalten werden. Anzuwenden wäre es auf alle Gebiete, welche für die städtische Bebauung reif sind, ohne Unterschied, ob sie zu Städten oder zu Dörfern gehören. Der Entwurf zur lex Adickes sah die Einschränkung auf Städte mit mehr als 10000 Seelen vor, aber gerade in den Dorfschaften an den Großstädten ist das Bedürfnis ganz besonders dringlich.

Im Anschluß an die Auseinandersetzungsgesetzgebung dürfte, wie Küster will, genügen, daß der Antrag von den Eigentümern von mehr als der Hälfte der Fläche gestellt wird, sofern das Gelände zur Umlegung geeignet ist, das Bedürfnis dazu vorliegt und Gründe des öffentlichen Wohls nicht entgegenstehen. Aber auch der Gemeinde, die in hohem Grade an der Sache interessiert ist, muß nach dem Vorgange der lex Adickes das Antragsrecht zugebilligt werden. Ob die von Küster vorgeschlagenen Einschränkungen — Zustimmung des Bezirksausschusses bei Städten von mehr als 10000 Einwohnern, im übrigen des Kreisausschusses — sich empfehlen, darüber können die Ansichten auseinandergehen; die weitere Klausel, daß in diesem Falle ein förmlich festgestellter Fluchtlinienplan vorliegen muß, möchten wir nach dem oben ausgeführten jedenfalls nicht empfehlen. Im übrigen wird viel davon abhängen, welcher Behörde das Verfahren übertragen wird. Die Gemeinde kann es nicht wohl sein, denn sie ist bei der Angelegenheit selbst beteiligt, in manchen Fällen unmittelbar mit Grundbesitz, immer aber an der Ausweisung der Straßen, Plätze und sonstigen Anlagen. Zudem handelt es sich nicht nur um kommunale Aufgaben, sondern um Dinge von hervorragender öffentlich-rechtlicher und sozialer Bedeutung, und deren Wahrnehmung ist Sache des Staates. Die Leitung kann darum nur einer staatlichen Behörde zukommen, die in keiner Weise interessiert ist und nur das öffentliche Wohl zur Richtschnur hat. Der Weg, den die lex Adickes einschlägt — eine besondere Kommission aus mindestens 6 Mitgliedern für jeden Fall vom Regierungs-Präsidenten bestellt — ist nicht gangbar, selbst wenn die Mitglieder für ein solches Nebenamt stets die erforderliche Sachkunde haben würden. Einer besonderen ständigen Behörde aber würde es an genügender Arbeit fehlen. Es bleibt also nur die Übertragung auf eine schon bestehende Behörde, und als solche könnten nur die Generalkommissionen in Betracht kommen. Hierfür tritt Küster ein und es mehren sich die Stimmen für diese Art der Regelung.*) Brandts erklärt die Generalkommissionen für die gegebenen Sachverständigen und hält es für einen Fehler, daß sie bei der lex Adickes nicht gehört worden sind. Jedenfalls spricht für sie, daß sie bereits in verschiedenen Landesteilen ohne besonderes Gesetz eine Reihe solcher Umlegungen mit Erfolg ausgeführt haben, daß sie durch eine mehr als 80jährige Praxis auf dem ähnlichen Gebiete der landwirtschaftlichen Zusammenlegung große Erfahrungen gesammelt haben und große Teile ihres Verfahrens wie die Legitimationsführung, die Vermessung, Kataster- und Grundbuchberichtigung u. a. m. unverändert Anwendung finden können. Die Generalkommissionen verfügen zudem über

*) Vgl. Küster, die Erschließung von Baugeländen.

**) Vgl. de Weldige und Fahrenhorst, Grundstücksumlegung in Stadtfeldmarken und in der Südostfeldmark Dortmund (Dortmund 1903).

*) Abendroth, Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen, 2. Auflage, 1903. Dr. Wygodzinski in der Zeitschrift für Agrarpolitik, Jahrgang II, No. 3. Dr. Brandts im Technischen Gemeindeblatt, Berlin, 5. 4. 1904, Jahrgang VII, No. 1.

einen großen Stamm erfahrener Kommissare und Vermessungsbeamten, die sich nicht allzuschwer in die Verschiedenheiten hineinfinden würden, da sie gewöhnt sind, durch nahe Berührung mit der Örtlichkeit und mit den Interessenten die einschlägigen Verhältnisse und die maßgebenden Gesichtspunkte zu erkennen. Übrigens haben es die Generalkommissionen keineswegs allein mit landwirtschaftlichen Angelegenheiten zu tun; durch die Unschädlichkeitszeugnisse, Verwendungsverfahren und die Regelungen der gemeinschaftlichen Angelegenheiten nach dem Gesetz vom 2. April 1887 kommen wenigstens die östlichen Generalkommissionen zu städtischen und großstädtischen Bodenfragen in nahe Beziehungen.

Es würde damit auch ohne weiteres ein geordneter Instanzenzug (zurzeit Kommissar, Generalkommission, Ober-Landeskulturgericht und in gewissen Fällen Reichsgericht) begründet und ferner der Übergang der pfandrechtlichen Belastungen auf die neuen Planstücke gesichert werden.

Würde die Generalkommission die zuständige Behörde, so hätte sie zu befinden, ob die Voraussetzungen für die Einleitung vorliegen, und gegen ihre Entscheidung würde bei der oberen Instanz Beschwerde zulässig sein. Daneben noch die Zustimmung des Kreisausschusses oder des Bezirksausschusses einzuholen, erscheint nicht zweckmäßig, umsoweniger, als kaum anzunehmen ist, daß diese Behörden gerade auf diesem Gebiet besondere Erfahrung oder Sachkenntnis haben.

Dagegen ist es notwendig, daß den Gemeinden, insbesondere den größeren Städten in weitem Umfange Einfluß auf das Verfahren eingeräumt und deren Sachkunde und Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, der Verkehrsbedürfnisse usw. im Interesse der Sache verwertet wird. Ein ähnliches Verfahren ist auf dem Gebiete der inneren Kolonisation mit Erfolg eingeführt, indem in den Rentengutssachen außer den eigentlichen Sachverständigen noch sog. Kreisbeiräte und Bezirksbeiräte, die von den ordentlichen Verwaltungsbehörden ernannt werden, zugezogen werden. Kommt die beabsichtigte Neuorganisation der Generalkommissionen, wie anzunehmen, bald zu Stande, und wird dem Kommissar unter Zuteilung von Laien die Funktion der ersten Instanz übertragen, so würde in diesem Rahmen die Regelung leicht zu bewerkstelligen sein. Mindestens wäre das Oberhaupt der Gemeinde oder sein Vertreter, der etwaige städtische Baumeister und auch Vertreter der Stadtverordneten zu der Spezialkommission abzuordnen sein, so daß sie nicht nur mit beraten, sondern auch mit beschließen. Besser wäre die Bildung von städtischen Deputationen, wie sie in der Rixdorfer Sache sich gut bewährt haben. Ihre Stellung ist also grundsätzlich verschieden von der der sog. Deputierten, welche als Bevollmächtigte der Grundbesitzer lediglich Partei sind.

Daneben würden in geeigneten Fällen besondere Sachverständige zuzuziehen sein, z. B. für die etwaige Abschätzung der Grundstücke, denn nicht immer wird, wie in der Rixdorfer Sache, eine solche sich erübrigen. Übrigens gewährt die vielfach durchgeführte Veranlagung zur Gemeinde-Grundwertsteuer einen schätzbaren Anhalt für solche Gutachten. Daß Techniker und Sachverständige in weitem Umfange zuzuziehen wären, bedarf kaum der Erwähnung, da die Ausweisung städtischer Baugrundstücke — z. B. bezüglich der Form, der Tiefe, der Breite — ganz andere Anforderungen stellt als eine landwirtschaftliche Zusammenlegung. Der Bebauungsplan dürfte selbstverständlich nur von einem besonderen Techniker aufgestellt werden. Denn*) dessen „Aufstellung erfordert ein Sonderstudium; es können daher als Sachverständige außer einigen wenigen bekannten Spezialisten nur solche Architekten, Ingenieure und vereidigte Landmesser in Betracht kommen, die den Nachweis führen, daß sie die unbedingt erforderliche Übung und Erfahrung im Entwerfen von größeren Stadtbauplänen besitzen". Zu wünschen wäre, daß das Baufluchtliniengesetz auch nach dieser Richtung ergänzt würde.

Weitere Ausführungen müssen wir uns hier versagen. Die gesetzliche Regelung der Umlegung allein genügt aber nicht, denn letztere betrifft bloß überwiegend unbebaute Flächen; nicht minder wichtig sind Bestimmungen, welche im Innern der Städte Straßendurchbrüche, Beseitigung ganzer ungesunder Viertel und Schaffung neuer Baupläne ermöglichen, die sog. Zonenenteignung. Sie bezweckt nicht nur die zu den Straßen und Plätzen erforderlichen Flächen auszuweisen, sondern auch aus den neben diesen belegenen Grundstücken zweckmäßig geformte und zu neuen gesunden Wohnungen geeignete Bauplätze zu bilden. Auch hier handelt es sich um eine Umlegung, der Eingriff ist aber, da er bebaute und in der Regel sehr wertvolle Parzellen betrifft, weit größer. Das Enteignungsgesetz reicht nicht aus, es erzwingt nur die Abtretung der zu den Straßen erforderlichen Flächen und auch nur gegen volle Entschädigung, ohne daß die Werterhöhung, die die neben den neuen Straßen liegenden Grundstücke erfahren, irgend wie in Betracht kommt, und die durchaus nötige Umbauung der daneben belegenen Parzellen wird vollends nicht erreicht. Die gesetzliche Regelung ist insofern schwieriger, als es an Erfahrungen auf diesem Gebiete in Preußen völlig mangelt, gleichwohl kann die Lösung nicht allzu schwer sein, da im Auslande, namentlich in Belgien und Frankreich, erfolgreich Zonenenteignungen durchgeführt sind und unsere Literatur — vgl. besonders die oben angezogenen Schriften von Meyn und von Baumeister, Classen und Stübben — wertvolle Unterlagen gewährt.

In Verbindung damit müßte das Enteignungsgesetz geändert und erweitert werden. Jedenfalls ist das Bedürfnis der gesetzlichen Regelung dieser Fragen dringend. Auf keinem Gebiete aber ist es — nach einem Ausspruche von Miquel — gefährlicher für die Gesetzgebung den richtigen Zeitpunkt zu verpassen, als auf dem der Wohnungsfrage.

---

*) Abendroth a. a. O.

BEBAUUNGSPLAN DER GEMEINDE OPPAU.

Von Dipl.-Ing. HEYD, Darmstadt. Hierzu Doppeltafel 84/85 und Tafel 86.

Einführung in die bestehenden Verhältnisse.

Die Gemeinde Oppau in der Pfalz liegt zwischen den beiden Industriestädten Ludwigshafen und Frankenthal. 35 % der 4000 Seelen zählenden Einwohnerschaft liegen der Landwirtschaft ob, 65 % gehören dem Arbeiterstande an. Ausnahmslos ist jede Familie im Besitze eines eigenen Häuschens. Etwas Feld und Acker nennt fast jeder sein Eigen. Die Frauen dieser Arbeiter sind durch Garten- und Feldarbeit an das Haus gefesselt — keine Arbeiterinnen. Die Männer nehmen fast alle während der Fabrikruhe an den landwirtschaftlichen Arbeiten teil. So ziehen die meisten Arbeiterfamilien einen großen Teil ihres Bedarfs an Feldfrüchten selbst, sie bleiben durch den ländlichen Besitz bodenständig, sie sind von dem Elende des besitzlosen Arbeiterstandes der Großstadt weit entfernt.

Die riesenhaften Industrien Ludwigshafens haben diese Stadt bis auf 2 km Entfernung von Oppau ausgedehnt. Eine Dampfstraßenbahn, die auf der anderen Seite in Frankenthal einmündet, vermittelt den Arbeiterverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, und den geringeren Verkehr der anderen Bevölkerung. Die Zeit wird nicht weit entfernt sein, wo Oppau einen Hauptanteil des Arbeiterzuwachses der Industrien aufzunehmen hat. Werden die heute bestehenden, für unsere Zeit geradezu vortrefflichen sozialen Zustände nicht verschwinden, wenn die Bevölkerung sich plötzlich stark vermehrt? — Der Keim zum Untergang ist schon vorhanden. Man betrachte die neuen Straßen im Westen und Nordwesten der Stadt: Mietkasernen stehen zwar noch nicht hier, aber den allzukleinen Einfamilienhäuschen mit winzigen Höfchen, die kaum Platz für die Stallung von Kleinvieh lassen, sieht man die Ausschlachtung des Baugeländes an. Es ist zu wenig Bauland aufgeschlossen und die wenigen der Bautätigkeit geöffneten Straßen sind in geringer Entfernung parallel zu den bestehenden Straßen angelegt. Die Tiefe der neuen Baublöcke ist zu gering. Die Fläche wird heute an und für sich noch nicht zu dicht bebaut, besonders nicht, wenn man die geringe Höhe der 1½ stöckigen Häuschen (6—8 m) in Betracht zieht. Bei der fortschreitenden Vergrößerung des Ortes aber werden die Besitzer dieser Häuschen von ihrem Feld immer weiter entfernt, von ihrer landwirtschaftlichen Nebenbeschäftigung immer mehr getrennt. Sie werden diese aufgeben; ihren in der Bauzone gelegenen Besitz spekulativ veräußern, Arbeiterkasernen werden die kleinen friedlichen Hütten erdrücken.

Straßenführung, Straßenbreite, Blocktiefe, alles ist für eine solche zukünftige Entwicklung angelegt. Es fehlt anscheinend nur an tatkräftigen Spekulanten, um das häßliche Bild sogleich erscheinen zu lassen. Die umsichtige Kreisverwaltung und die einsichtige Vertretung der Gemeinde haben die Gefahr erkannt und wollen sie bannen.

Die Möglichkeit des Weiterbestehens der heutigen sozialen Zustände ist zur Grundlage für die Beurteilung aller öffentlichen Fragen gemacht worden. In erster Linie wurde beschlossen, einen Bebauungsplan ausarbeiten zu lassen. Die Bautätigkeit ist bis zur Genehmigung des Bebauungsplans gesperrt. Mit der Bearbeitung des Bebauungsplans wurde ein sachverständiger Architekt beauftragt. — Die ohne Programm von diesem vorgelegten Entwurfskizzen wollte man weiteren Arbeiten nicht zu Grunde legen. Die Frage ruhte einige Zeit, bis der Verfasser mit der Neubearbeitung eines allgemeinen Entwurfes betraut wurde, und gleichzeitig den Auftrag erhielt, einen Kanalisationsplan für die Gemeinde auszuarbeiten.

Einzelne Straßenlinien des vorhandenen Planes waren von der Gemeindevertretung bereits abgeändert worden. Auffallenderweise decken sich die meisten dieser — aus der genauen Kenntnis der Bedürfnisse geborenen — Abänderungen mit den Ergebnissen, die der Verfasser aus seinen Untersuchungen erhielt.

Vorarbeiten.

Auf Grund einer genauen Höhenaufnahme und Geländeuntersuchung und auf Grund des Studiums der gesamten örtlichen Verhältnisse wurde das Programm aufgestellt und mit der Projektierung begonnen.

Außerhalb der heute bebauten Ortsfläche flacht sich das Gelände in der Südrichtung nach Friesenheim und nach Osten — dem 1,4 km entfernten Rheine zu — sanft ab. Nach Süden und Osten wird sich die Gemeinde voraussichtlich am raschesten erweitern.

Die Bevölkerungsvermehrung ist besonders durch die Arbeiterbevölkerung von Ludwigshafen zu erwarten, der Schwerpunkt der Stadterweiterung wird in die Richtung nach Friesenheim, dem Industrievororte Ludwighafens zu schieben sein. Das dem Ort am nächsten liegende Gebiet in dieser Richtung ist versumpft, und aus gesundheitlichen Gründen seit Jahren mit Bauverbot belegt. Die Niederschlagswasser aus einem Teile des Ortes sammeln sich hier, um zu versickern und zu verdunsten. Infolge der eigenartigen Geländeverhältnisse hat nur ein kleiner Teil des Ortes eine bessere Vorflut, für die meisten Ortsteile sind künstliche Sickerdeiche, die als Sammler für die Niederschläge dienen, gebaut worden. Durch die Kanalisation wird das Gelände trocken gelegt, der Aufhebung des Bauverbots steht dann kein Hindernis mehr entgegen.

Zusammenhängend mit diesem Gebiet ist die Erweiterung nach Osten, dem Rheine zu, vorgesehen. Dem Flusse ist hier eine weite, stellenweise sumpfige Niederung vorgelagert, die als natürliche Grenze der Erweiterung anzusehen ist. Da in der Nähe dieser Niederung — auf Oppauer Gebiet — von der Stadt Mannheim die Anlage eines Industriehafens beabsichtigt wird, kann sich diese Grenze aller dings sehr verschieben. Die Ausdehnung der Gemeinde in dieser Richtung würde sich aber bei der Verwirklichung des erwähnten Entwurfes noch rascher vollziehen.

Anschließend an die Entwicklung im Süden wird sich die Stadt auch nach Westen ausdehnen. Die Bebauung von hier nach Norden und in der Richtung nach Edigheim soll vorläufig unterbleiben, da hier der reiche Grundwasserstrom vom Gebirge zur Trinkwasserversorgung herangezogen werden soll. Der Grundwasserspiegel senkt sich seit Jahren, allgemein ist er 3—4 m unter dem Gelände festgestellt worden. Die Eigenart des Geländes zwingt dazu, stellenweise einzelne Straßen im Süden um 1,0 bis 1,5 m aufzuhöhen, um eine gemeinsame Kanalisation zu ermöglichen. Es ist vorteilhaft, diese aufzuhöhenden

Straßen, nachdem sie aufgeschlossen und abgesteckt sind, für das Abladen von reinen Schlacken freizugeben. Der Ausgleich des erhöhten Straßengeländes mit dem Blockinnern wird sich durch die beim Ausheben der Keller gewonnenen Erdmassen erreichen lassen.

Das in den Bebauungsplan hereinbezogene Gebiet darf als durchaus hochwasserfrei angesehen werden. Bei der Rheinüberschwemmung des Jahres 1883 stand allerdings das Wasser in dem Orte nach dem Dammbruch am 1. Januar auf nahezu 93,0 m. N. N. Durch diese Überschwemmung wurden viele Häuser zerstört, 33 Menschen verloren das Leben. Noch zwei Jahre später gibt die hohe Sterblichkeit von 36,5 ‰ Zeugnis von der durch das Hochwasser verursachten Grundwasser- und Bodenverseuchung. Seit dieser Zeit haben sich die Wasserstandsverhältnisse des Rheines geändert, so daß der festgesetzte Mittelwasserstand von 89,2 m N. N. in den Jahren

1900 nur an 40 Tagen
1901 „ „ 58 „
1902 „ „ 29 „
1903 „ „ 17 „

erreicht oder überschritten wurde. Der Wiedereintritt eines Unglücks wie 1882/83 ist deshalb und dank der besseren Sicherheitsmaßregeln geradezu undenkbar.

Die Zusammensetzung der heutigen Bevölkerung, die auf einer Gesamtfläche von 35 ha untergebracht ist, wurde bereits besprochen. Von der gesamten heute bebauten Ortsfläche sind 4,35 ha = 14 % Straßenfläche; 9,0 ha = 29 % Hoffläche; 9,6 ha = 32 % Garten- und Feldfläche; 0,04 ha entfallen auf die Sickerdeiche, welche bei Ausführung der Kanalisation verschwinden; die Dachflächen enthalten 7,7 ha = 25 % der Gesamtfläche. Die Gesamtlänge der Straßen ist 6400 lfd. m, mithin sind rund 12 800 lfd. m Baufront vorhanden. Auf 1 ha Gesamtfläche entfallen heute 367 lfd. m Baufront, auf einen Anwohner kommen 3,2 lfd. m Baufront. Die Wohndichte ist 114 Seelen für den Hektar Gesamtfläche, 519 Seelen für 1 ha Dachfläche.

Die älteren Häuser haben rund 75 qm Grundfläche, die neueren — Arbeiterhäuser — rund 45 qm. Von beiden sind in den Textbildern zu 2. (S. 151) typische Beispiele des Grundrisses beigegeben. Auf ein Wohnhaus (i. G. 560 Häuser) entfallen im Mittel 7 Bewohner.

Programm.

Die Ziffer der Ackerbau treibenden Einwohnerschaft wird sich wohl nicht ändern. Die in der erweiterten Gemeinde anzusiedelnde Bevölkerung wird hauptsächlich dem Arbeiterstand und dem kleinen Beamtentum angehören, deren Bedürfnisse deshalb zu berücksichtigen sind.

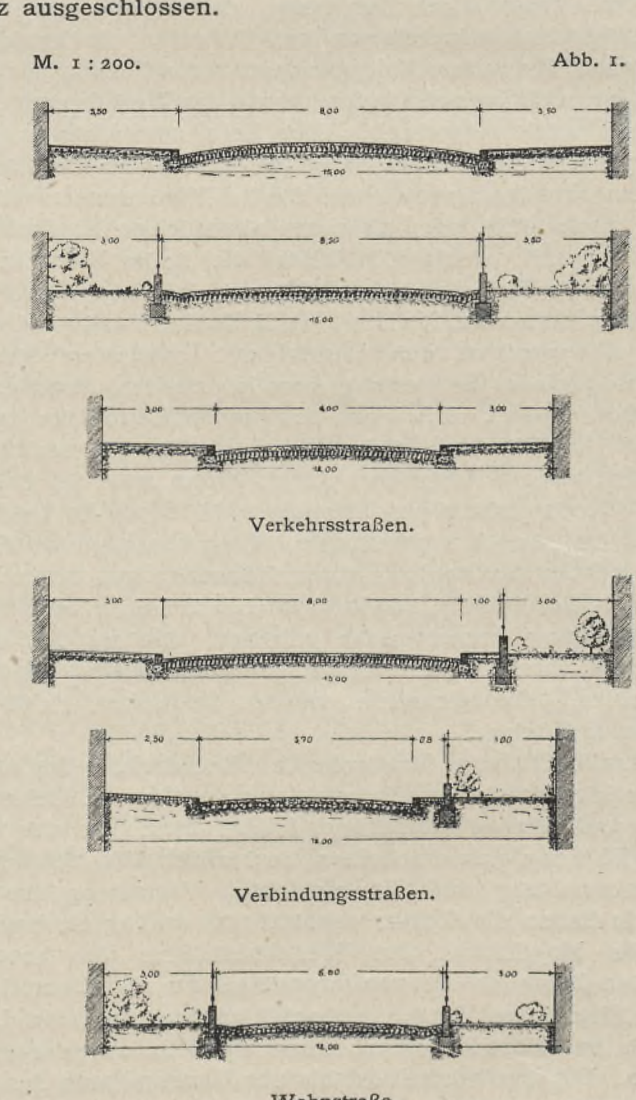
Verkehr.

Der Verkehr wird besonders Personenverkehr und bei weiterer Entfernung durch die Dampfstraßenbahn zu vermitteln sein. Demgemäß ist die Straße nach Friesenheim als wichtige Verkehrstraße beizubehalten und weiter auszubilden. Sie setzt sich als Straße für den Durchgangsverkehr nach Frankenthal und das Innere der Pfalz fort. Die Straße nach dem Rheine kann als Verkehrstraße vielleicht noch größere Bedeutung als die vorerwähnte erlangen. Der Verkehr ist nicht auf diese beiden Straßen zusammenzudrängen; sondern je eine parallele Verkehrstraße soll die beiden Hauptverkehrswege entlasten.

Von Südosten nach Westen ziehend soll eine ne Verkehrstraße diese wichtigsten Gebiete der Erweiterung mit einander verbinden. Die Verkehrstraßen erhalten eine Breite von 12—15 m. Sie werden voraussichtlich bedeutend belastet und verlangen deshalb dauerhaft befestigte Fahrbahnen. Die Fußsteige sind in wechselnder Breite bis zu 3 m vorgesehen.

Die eigentlichen Wohnstraßen dienen nicht dem durchgehenden Verkehre. Der Fuhrwerksverkehr wird sich hier auf leichtes Fuhrwerk, das nur ausnahmsweise diese Straßen benutzt, beschränken. Der Abstand von Bauflucht zu Bauflucht muß nach der Bauordnung für die Pfalz vom Jahre 1901 mindestens 12 m betragen. Dieser Mindestabstand ist hier beibehalten, die eigentliche Straße aber bis zu einer Breite von 6 m eingeschränkt. Zu beiden Seiten erhalten die Häuser etwa 3 m Vorgarten; Fußsteige sind nicht angeordnet. Für die Befestigung der Straße kommen mehr billige Herstellung, einfache Unterhaltung und gesundheitliche Grundsätze in Betracht, als große Festigkeit, die doch nicht beansprucht wird. Der eigentliche Straßenkörper soll mindestens 25 cm hoch aus groben, festen Schlackenstücken bestehen und eine Überdeckung aus Kies erhalten. Durch den Druck einer leichten Walze wird die Decke genügend fest. Die Straßen werden sehr wenig staubbildend sein, Pfützenbildung ist ganz ausgeschlossen.

M. 1 : 200. Abb. 1.



Straßenquerschnitte.

Um von einer Verkehrstraße ohne Umweg in eine andere gelangen zu können und um auch den Wagenverkehr bis dicht an die Wohnstraßen heranzubringen, ist ein Mittelding zwischen beiden vorgesehen: Verbindungsstraßen, welche — bei einer Fahrbahnbreite von 5,6 m bis 8 m — schmale Fußsteige von 0,80 m bis 2,5 m Breite erhalten. Auf einer Seite sind 3—4 m breite Vorgärten angeordnet. Entwickelt sich der Verkehr in einer solchen Straße mehr als vorauszusehen war, dann kann die Straße leicht in eine Verkehrstraße umgewandelt werden, indem der Vorgarten für die Straßenverbreiterung benutzt wird. Die Befestigung dieser Straßen kann in derselben Weise wie in den Wohnstraßen erfolgen, bei zunehmendem Fuhrwerksverkehr wird die Fahrbahndecke widerstandsfähiger gebaut.

Wo der Verkehr aus mehreren Straßen zusammenkommt und eine Stelle sucht zum Beschauen und Ruhen, zum Ausweichen und zum Richtungswechsel, da sind Plätze angeordnet. Meist sind sie von geringer Ausdehnung, der Haushöhe, dem Verkehr und der finanziell nicht hohen Leistungsfähigkeit der Gemeinde angepaßt. An den Plätzen als den Verkehrsmittelpunkten werden sich Kleinhandel- und Gewerbetreibende ansiedeln, vielleicht findet auch ein Warenhaus hier Unterkunft. In den schmalen Straßen würden die wenigen Geschäfte zurücktreten und dem Verkehr hinderlich sein, an den Plätzen sind sie leicht zu finden. Statt breiter Geschäftsstraßen sind viele kleine und auch mittelgroße Plätze für die Geschäfte selbst und für den finanziellen Aufwand, den die Gemeinde für die Straßen zu leisten hat, von Vorteil.

In den Hauptverkehrsrichtungen sind die Plätze zu befestigen, die größeren Flächen können eine Decke gleich der in den Wohnstraßen erhalten. Die „toten" Platzgebiete sind durch erhöhte Randsteine abzugrenzen und wie die Wohnstraßen durch Schlackenpacklage und Kiesbewurf zu befestigen.

Linienführung der Straßen.

Die Anordnung und Linienführung der Verkehrstraßen ist keine gekünstelte, sondern ergibt sich notwendig aus den Verhältnissen.

Den Gewanngrenzen möglichst angeschmiegt oder so, daß die Besitzstücke nie ungünstig zersplittert werden, sind die Verbindungs- und Wohnstraßen eingeordnet. Irgend einem Schema, ob gerade oder krumme Straßen und dergleichen, ist nicht gehuldigt. Ergab sich aus den Höhenschichtlinien, daß eine Straße ein konkaves Längenprofil erhalten konnte, dann wurde sie in gerader Richtung geführt. Unter bestimmten Verhältnissen sind gerade Straßen schön, unter anderen Verhältnissen geschwungene. Technisch vorteilhafter sind gerade Straßen, so lange die Straßenlänge in gewissen Grenzen liegt.

Es ist darauf geachtet, daß die Einmündungen der Straßen stets möglichst senkrecht erfolgen.

Bei der aus den Verhältnissen herausgewachsenen Straßenführung ergibt sich die Anordnung der Plätze an bestimmten Stellen von selbst. Da, wo die Richtung der Straße verschoben werden muß, um Grundstücksstückelungen zu vermeiden, da, wo der Verkehr, wo die örtlichen Bedürfnisse es verlangen, sind die Plätze zu finden. Für ihre Ausgestaltung war kein Schema maßgebend. Die Umgrenzungslinien sind stets gefunden worden, nachdem dem Platze die Erfüllung eines bestimmten Zwecks unterstellt worden war.

Das wirtschaftliche Programm.

Von größerer Bedeutung als die besprochenen technischen Grundzüge des Planes ist das dem Entwurfe unterstellte volkswirtschaftliche Programm. Nicht die Führung der Straßen, sondern ihre Entfernung von einander, ihr Verhältnis zur Gesamtfläche, die Blocktiefen, die Geländeaufteilung, die Art der Bebauung geben dem zukünftigen Ort sein besonderes Gepräge.

Die ganze, für die Erweiterung vorgesehene Fläche umfaßt 173 ha. Die Länge der Verkehrstraßen beträgt rund 8200 m mit 9,8 ha Straßenfläche, die der Verbindungsstraßen 6900 m mit 5,9 ha Fläche, die der Wohnstraßen 11 100 m mit 5,5 ha Fläche. Die Gesamtstraßenlänge ist 26 200 m, die Straßenfläche rund 21,2 ha. Die Plätze nehmen rund 1,9 ha ein. Die gesamte Baufront beträgt etwa 52 500 m.

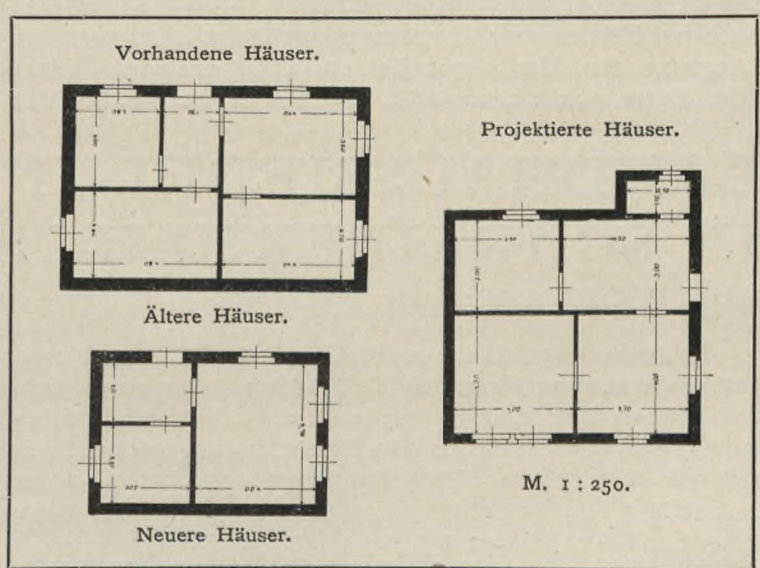
Auf 1 ha (= 10 000 qm Gesamtfläche entfallen mithin 303 m Baufront, ebenso 1225 qm (= 12,2 % der Gesamtfläche) Straßenfläche, 110 qm (= 1,1 % der Gesamtfläche) Platzfläche, 8665 qm (= 86,7 % der Gesamtfläche) Blockfläche.

Es war die Aufgabe gestellt, jedem Haus einen Hausgarten zuzuweisen, indem ein Teil der notwendigsten Bedürfnisse an Feldfrüchten von jeder Familie selbst angebaut wird. Die mittlere Größe der einzelnen Besitztümer beträgt 500 qm. Bei der Aufteilung ergeben sich größere und kleinere Güter, so daß auch verschiedenartige Bedürfnisse befriedigt werden können. Nach Abzug der 80 bis 100 qm Hausgrundfläche ist das verbleibende Gartenland noch genügend groß.

Blockaufteilung.

Die eigenartige keilförmige Gestaltung des Geländes im Osten, die dort vorhandenen und zum Teil von der Gemeindevertretung gewünschten Straßenzüge führten von selbst zu kleineren Baublöcken. Die Blöcke sind hier 80 bis

Abb. 2.



100 m tief und bis 200 m lang. Bei landhausartiger Bebauung lassen sich diese Blöcke vortrefflich nach den oben angegebenen Grundsätzen aufteilen. Diese Bebauungsart entspricht gewiß auch dem Bedürfnis eines Teiles der zukünftigen Bevölkerung. Werkmeister, kleinere Beamten des Hafengebiets, wohlhabendere Arbeiter werden dieses Viertel bevor-

zugen. Die Häuser können stellenweise als Doppelhäuser und auch zu größeren Gruppen zusammengefaßt werden.

Das Gelände im Süden und Westen des Erweiterungsgebiets gestattet Baublöcke von größerer Tiefe anzulegen, so daß hier der Grundsatz, jedem Haus einen größeren Hausgarten zuzuweisen, bei geschlossener Bauweise erfüllt werden kann. Bei dieser heute in Oppau nicht üblichen Bebauung beanspruchen die meisten Häuser nur einen Brandgiebel, die Wohnräume sind leichter zu heizen, da der Kälte nur zwei Seiten als Angriffsflächen statt drei oder vier preisgegeben sind. Außerdem ist die Bebauung auf die Einheit der Straßenlänge eine dichtere. Die Anlage und Unterhaltung der Straßen wird wirtschaftlicher.

Auf einem Hektar Gesamtfläche der offenen Bauweise stehen etwa 11,4 Häuser. Auf 100 lfd. m Straßenlänge entfallen 6,6 Häuser. Bei der geschlossenen Bauweise kommen auf 1 ha Gesamtfläche 17,3 und auf 100 lfd. m Straßenlänge 13,6 Häuser.

Die öffentlichen Gebäude.

An den Plätzen, als den Mittelpunkten und auch Ruhepunkten des Verkehrs stehen die öffentlichen Gebäude. Die Plätze werden auch von den Handel- und Gewerbetreibenden bevorzugt sein, besonders, wenn hier allein eine größere Gebäudehöhe zugelassen wird. Da für die Bewohner an den Plätzen der größere Gartenbesitz am Hause nicht so wichtig ist, so kann hier die geschlossene Bauweise bei günstiger Aufteilung des Grundbesitzes vorgesehen werden.

Die Lage der öffentlichen Gebäude ergibt sich auch aus den Verhältnissen. Das zukünftige Gemeindehaus soll nahe dem Mittelpunkt der bestehenden Gemeinde, und auch im Schwerpunkte der zukünftigen Stadt — an Verkehrstraßen — liegen. Ein Anbau des Gemeindehauses enthält Volkslesehalle und Bibliothek.

Mehrere Schulen sind an stillen abgelegenen Plätzen geplant, meist längs der Breitenrichtung des Platzes. Die Kirchen liegen — leicht auffindbar — so, daß nur eine oder zwei Seiten als Fronten auszubilden sind und die Längsaxe der Kirche parallel zur Längsaxe des Platzes fällt, diesen somit beherrscht. Weiter ist eine Art Saalbau — ein Versammlungsgebäude — mit großem Wirtschaftsgarten vorgesehen.

Gesundheitlich wichtig ist der Entwurf eines Schlachthofs, welcher wegen der Westwindrichtung und der leichten Abführung der Abwasser in den Osten des Erweiterungsgebietes in die Nähe des geplanten Kanalauslasses gelegt wurde.

Gesundheitliche Gesichtspunkte.

Arbeit in frischer Luft, Wohnen abseits vom Rauch und Lärm der Fabriken, inmitten der Gärten, und doch in Häusern, die meist nur von zwei Seiten dem Wetter ausgesetzt sind.

Nicht nur billige, sondern auch gesunde, wenig stauberzeugende trockene Straßen. Ablenkung des Verkehrs mit seinem Lärme und Staub auf wenige breitere Straßen.

Auf den größeren Plätzen sind Baumreihen anzupflanzen oder Jugendspielplätze vorzusehen.

Die gesamten Anordnungen sollen in erster Linie zweckentsprechend, nützlich sein. Das Bild der einst entstehenden Gemeinde soll ein Spiegelbild ihrer Bevölkerung geben. Mit einfachen, wenig kostspieligen Mitteln soll unter genauester Anpassung an die örtlichen Verhältnisse dieses Ziel erreicht werden. Sind bei soviel Nützlichkeitsgedanken die ästhetischen Forderungen, die man jetzt stets in die erste Reihe zu stellen pflegt, vernachlässigt worden? — Ich behaupte nein — im Gegenteil. Die Gruppen öffentlicher Gebäude, die konkaven Straßenlängenprofile, die kurzen geraden Straßen, die längeren geschwungenen Straßen, wechselnde Straßenbreiten usw. geben Gelegenheit, eine Fülle hübscher Platz- und Straßenbilder zu schaffen; so, daß der Eindruck des heimelichen, wohnlichen, der den großstädtischen Arbeiterkolonien mangelt, hier nicht zu fehlen braucht.

Heimlich und traut ist der Grundzug der Anlage. Die Seßhaftigkeit der Arbeiterbevölkerung zu mehren, die Frau durch häuslich landwirtschaftliche Arbeiten ans Haus zu fesseln, durch eigenen Boden Heimatgefühl zu wecken, durch die materiellen Güter geistige und sittliche Werte zu schaffen, soll der Zweck dieser Anlage sein.

LANDHAUSSIEDELUNG ZUCKERSCHALE IN SCHREIBERHAU IM RIESENGEBIRGE.

Von C. WEYRICH, Hirschberg (Schlesien).

Schreiberhau ist das größte Dorf des Riesengebirges, zerfällt in drei und zwanzig Teile, deren jeder einen eigenen Namen hat, und war schon im 15. Jahrhundert bekannt, wo es von hussitischen Flüchtlingen gegründet sein soll, die sich mit der Glaserzeugung beschäftigten, einem Industriezweige, welcher noch heute den Ruf des Ortes über Land und Meer trägt.

Der ganze obere Teil des in seiner wilden Romantik einzig dastehenden Zackentales wird von den Einzelteilen des Ortes, der sich fünf Stunden lang über das Gebirge ausdehnt, umschlossen.

Mit Land- und Gasthäusern und Gastwirtschaften ist Schreiberhau, namentlich das Marienthal und Weißbachtal, übersäet, nur das sogenannte Niederdorf war damit bisher stiefmütterlich abgefunden worden. Wohl hatte sich hier und da die Bautätigkeit geregt, auch hatte Professor Berent-Berlin sich ein Tuskulum auf steiler Höhe in der sogenannten Gletscherregion, der „Adlerfels“ genannt, geschaffen, in welchem er sehenswerte Sammlungen unterbrachte. Aus einer Wassermühle formte derselbe Herr eine niedliche Villa, das „Mühlenschlößchen“, doch er blieb mit seinen Unternehmungen ohne nennbare Nachahmungen.

Der frühere Besitzer des Zuckerschalengeländes, Generaldirektor Dr. J. Uhles in Breslau hegte den Plan, hier eine Landhaussiedelung zu schaffen.

Das Gelände ist rund 19 ha groß, stark bergig und mit kleinen Wald- und Buschgehölzen durchsetzt. Diese zu schonen und die Plätze so zu wählen, daß keiner den andern in der Aussicht störe, war Auf-





Ansichten der Landhaussiedelung Zuckerschale. Nach Naturaufnahmen.

gabe bei dem Entwurfe des auf Tafel 87 wiedergegebenen Bebauungsplanes. Wer mit der an Ausblicken reichen Bahn nach Schreiberhau fährt, wird die ersten Landhäuser vom Bahnhofe Nieder-Schreiberhau aus erblicken, wie die dem Texte einverleibten Abbildungen erkennen lassen.

Tafel 88 gibt ein neueres Straßenbild aus Aachen wieder. — Die dieser Nummer beigefügte Tafel 74 bitten wir gegen die in der vorigen Nummer enthaltene Tafel 74, welche infolge eines Versehens falsch gedruckt wurde, auszutauschen.



DENKMAL EINES STÄDTEBAUERS IN UNGARN.

Von Dr.-Ing. Forbát, Budapest. Das denkwürdige Unglück vom 12. März 1879, der die ungarische Stadt Szeged zum Opfer fiel, hatte den vollständigen Neubau dieser Stadt zur Folge. Die Ursache des Unglücksfalles war ein ungewöhnlich hohes Hochwasser der Theiß, welches die mittlere Höhenlage des Stadtgebietes um 2,7 m überstieg und welchem die die Stadt schützenden Dämme nicht Stand zu halten vermochten. Das Wasser blieb innerhalb des Stadtgebietes etwa drei Monate lang auf dieser Höhe und erst nach weiteren drei Monaten konnte es vollständig beseitigt werden. Von den meist aus ungebranntem Lehm erbauten Häusern sind 5458 eingestürzt und nur 265 blieben trotz dem Hochwasser bestehen. 60 000 Einwohner wurden obdachlos.



Diese Ereignisse erforderten ein außergewöhnliches Eingreifen der Staatsbehörden. Es wurde ein besonderes Gesetz beschlossen, das die Leitung der mit dem Wiederaufbau verbundenen Arbeiten einem mit besonderen Vollmachten versehenen königlichen Kommissar übertrug. Zum Kommissar ernannt wurde Ludwig von Tisza, der bereits bei der Stadterweiterung von Budapest zu Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts tätig war und später das seither eingegangene ungarische Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehrswesen inne hatte.

Die erste Aufgabe war die Trockenlegung des Stadtgebietes. Zu diesem Zwecke wurde ringförmig um die ganze Stadt eine Spundwand geschlagen und nach ihrer Fertigstellung mit 50 Lokomobilen ans Überpumpen der innerhalb der Spundwand befindlichen Wassermenge ins außerhalb gelegene Überschwemmungsgebiet gegangen. Nach achtwöchentlichem, ununterbrochenem Pumpen war man so weit, daß für die, inzwischen in Baracken und dgl. notdürftig untergebrachten Einwohner einstweilige Unterkunft auf den Grundstücken selbst hergestellt werden konnten, die diese so lange aufnehmen mußten, bis die für den Aufbau der Stadt auf neuer, völlig

veränderter Grundlage erforderlichen Vorarbeiten und Pläne erledigt worden sind. Da das Hochwasser die weitaus größte Mehrzahl der Gebäude zum Einsturz gebracht hatte, konnte bei der Planlegung der neuen Stadt mit einer Gründlichkeit verfahren werden, zu welcher der moderne Städtebauer nur ganz vereinzelt wieder jemals Gelegenheit haben wird. So wurde denn auch das dem damaligen Stande des Städtebaues entsprechend mit Ring- und Radialstraßen angeordnete Hauptstraßennetz vollständig neu angelegt und nur bei den Nebenstraßen möglichst Rücksicht auf den seitherigen Zustand genommen. Die Hauptstraßenzüge wurden auch gleich von vornherein hochwasserfrei aufgeschüttet, während in den Nebenstraßen die Auffüllung im Laufe der Jahre an die Höhenlage der Hauptstraßen anschließend, allmählich vor sich gehen sollte. Der sofortigen Auffüllung des ganzen Stadtgebietes stellten sich die allzu hohen Kosten hindernd in den Weg.

Die Anlage der vielen neuen Straßen, Plätze und Anlagen machte die Umlegung fast aller Hausgrundstücke erforderlich. Hierbei wurde vor Augen gehalten, daß jedes Hausgrundstück möglichst in der Gegend verbleibe, in der es seither war, daß jeder Grundbesitzer auch dann wieder ein Grundstück erhalte, wenn sein altes Grundstück in eine neue Straße oder einen neuen Platz fällt, daß jedes Grundstück eine gut bebaubare Form mit einer bestimmten Mindestgröße aufweise und daß endlich auf besondere, durch die Umstände gerechtfertigte Wünsche der Bevölkerung nach Möglichkeit Rücksicht genommen werde, so z. B. mit Bezug auf die Lage an Straßenecken, Kreuzungen usw. Daß es sich bei dieser Umlegung von Tausenden von Grundstücken um keine leichte Arbeit handelte, läßt sich leicht einsehen. Es zeugt von einer gerechten, sach- und menschenkundigen Leitung der bezüglichen Verhandlungen, daß nur etwa 8% der Besitzer ihre Zuflucht zum Gerichtsverfahren nehmen zu müssen glaubten, um zu ihrem Rechte zu gelangen.

Beim Wiederaufbau der Stadt wurde naturgemäß die Verwendung solcher Materialien, die eine Wiederholung des Unglücksfalles wegen ihrer Widerstandsunfähigkeit befördern könnten, durch die neu erlassene Bauordnung ausgeschlossen. Um der Bevölkerung das ihr ungewohnte Bauen mit dem widerstandsfähigeren Ziegel- und Steinmaterial zu erleichtern, wurden vom königl. Kommissariat 20 verschiedene Normalpläne gezeichnet, vervielfältigt und mit allen zugehörigen Baubeschreibungen, Kostenanschlägen und Gesuchsformularen zusammen zum Preise von 22 Kreuzern, also etwa 36 Pfennigen, verkauft. Hierdurch wurde die Bautätigkeit trotz der ungewohnten neuen Bauweise wesentlich gefördert. Bis Ende des Jahres 1883, wo die Wiederherstellungsarbeiten durch den Besuch des Königs offiziell beendet wurden, waren insgesamt rund 3150, meist ein- bis zweigeschossige Gebäude aufgeführt, darunter viele öffentliche Gebäude, das Rathaus, Theater, Gerichtsgebäude, zahlreiche Schulgebäude, Kasernen, Kirchen usw., so daß die weitere Bebauung nunmehr ruhig der normalen Bautätigkeit überlassen werden konnte. Das Stadtgebiet wurde mit dem Wiederaufbau gleichzeitig kanalisiert. Die Anlage der Wasserleitung blieb einem späteren Zeitraum vorbehalten.

Zu den Arbeiten des königl. Kommissars gehörte auch die Errichtung einer eisernen Brücke über die Theiß und der Ausbau der Flußufer längs der Stadt. Auch diese Arbeiten waren bis Ende 1883 fertiggestellt.

Insgesamt wurde daher in den nicht ganz vier Jahren 1879–1883 mit dem Wiederaufbau der Stadt Szeged ein gewaltiges Stück Arbeit geleistet, deren verantwortliche Leitung dem königl. Kommissar von Tisza und dessen technische Leitung dem hierzu delegierten Baudirektor von Budapest Ludwig Lechner oblag. Anfangs war die Tätigkeit des Kommissars, die mit den althergebrachten Vorurteilen und Auffassungen gründlich aufräumen mußte, in der Bevölkerung keineswegs beliebt. Es bedurfte längerer Zeit, ehe sich die Ansicht Bahn brach, daß die gewählten Lösungen eine gute und dauerhafte Grundlage für das Wiederaufblühen der Stadt boten, die mit über 100 000 Einwohnern heute die zweite Stadt des Landes ist. Mit dieser veränderten Auffassung wuchs auch die Dankbarkeit gegenüber den Männern, die in rastloser und angestrengter Arbeit den Wiederaufbau leiteten und anläßlich der 25. Wiederkehr des Beginns der Tätigkeit des königl. Kommissars wurde diesem und in seiner Person auch seinen Mitarbeitern von der Bürgerschaft der Stadt ein Denkmal gesetzt, um dieser Dankbarkeit auch äußerlichen Ausdruck zu verleihen.

Das Denkmal (vgl. Abb.) stellt Herrn von Tisza am Ufer des Flusses stehend dar, wie er den Arbeitern zusieht, die gerade mit dem Bau der neuen Kaimauer beschäftigt sind. Es ist ein Werk des leider in jungen Jahren verstorbenen Bildhauers Johann Fadrusz, wohl des bedeutendsten der neueren ungarischen Bildhauer, das frei von aller Pose in seiner schlichten Unmittelbarkeit seine Wirkung auf den Beschauer nicht verfehlen wird.



Beistehend wird die neuerdings in WIEN beliebte Ausschmückung der Beleuchtungs-Kandelaber an der Ringstraße mit Blumenkörben im Bilde wiedergegeben.

Vierundsechszig Entwürfe waren zu dem WETTBEWERB ÜBER DIE UMGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES ZU ULM a. D. eingelaufen. Den I. Preis erhielten Regierungsbauführer Th. Fauser in Stuttgart und Architekt R. Woernle in Saaleck; den zweiten Preis Professor Dr. E. Vetterlein in Darmstadt; den dritten Preis Regierungsbaumeister Felix Schuster in Stuttgart. Angekauft wurden ferner die Entwürfe des Regierungsbaumeister Martin Meyer in Hamburg, des Regierungsbaumeisters Karl Jung in Stuttgart und des Architekten Hans Bernoulli in Berlin. In längeren Ausführungen verbreiteten sich die Preisrichter Oberbaurat Professor Hoffmann (Darmstadt) und Professor Fischer (Stuttgart) über die Ansichten, die sie über die Gestaltung der sich vor dem Münster ausbreitenden Sandwüste hegen. Ersterer gab an der Hand des mit dem ersten Preis gekrönten Entwurfes ein Bild des zukünftigen Platzes. Darnach würde die Apostelstraße eingehen, die Straßenbahn in einem Bogen nach Westen gegen die Hirschstraße geführt werden. Gegenüber der „goldenen Gans" würden sich einige Gebäude, eines davon vielleicht eine Markthalle, verbunden durch eine Mauer, erheben; ein Torbogen würde den Blick auf die Turmpyramide gestatten, der ganze Turm aber erst jenseits dieser Gebäude sichtbar werden. Vom Klemmschen Haus würde eine Einfriedigung zum Münster geführt, ebenso von der Valentinskapelle aus. An Stelle der alten Bauhütten wäre ein neuer Bau aufzuführen. Kurz: das einstimmige Urteil des Preisgerichtes, dem von Ulm der Stadtvorstand und der Dekan angehören, lautet: teilweise Überbauung des Platzes. Es muß sich eben nach und nach die Erkenntnis durchdringen, daß unser Geschlecht das gut machen soll, was vor 30 Jahren „gesündigt" wurde. Damals sind, wie Professor Fischer ausführte, die Architekten bei ihren Plänen nur dem kühlen Verstande, der strengen Wissenschaftlichkeit gefolgt, während sie heute auch das Gemüt wieder mitreden lassen. Die Befürworter der Freilegung wußten die Bürgerschaft trotz anfänglichen Widerstandes für ihre Ideen zu gewinnen, heute wird es den Männern, die der Bebauung das Wort reden, schwerer sein, die Bürger zu überzeugen, daß das, was vor 30 Jahren geschehen ist, ganz verfehlt war. Behufs Rücksendung der eingereichten Arbeiten bittet das Münsterbauamt um gefl. Mitteilung der Adressen bis 1. November d. J.; andernfalls müßten die Kuverte geöffnet werden.

In dem WETTBEWERBE UM DIE PLÄNE ZU DEN NEUEN FRIEDHOFSBAUTEN zu Frankfurt a. M. haben die Architekten Reinhardt & Süßenguth in Charlottenburg den ersten Preis, Architekt Opfermann in Mengeringhausen (Waldeck) den zweiten Preis und die Architekten Schmitt in Frankfurt a. M. und Bieber in München gemeinsam den dritten Preis errungen. Angekauft worden ist ferner der Entwurf von Wilhelm Müller in Frankfurt a. M.

Im beschränkten Wettbewerb um einen neuen STADTERWEITERUNGSPLAN für die königl. bayerische Kreishauptstadt LANDSHUT haben von den vier Bewerbern: städtischer Bauamtmann Bertsch (München), Architekt Lasne (München), königl. Hochschulprofessor Pützer (Darmstadt) und Geheimer und Oberbaurat Dr. Ing. Stübben (Berlin), die beiden letztgenannten Herren den Preis zu gleichen Teilen zuerkannt erhalten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

NEUES ÜBER AEROGENGAS.

Das Aerogengas, welches in den letzten Jahren die Augen der Fachleuten mehr und mehr auf sich gezogen hat, hat auch in diesem Jahre wieder eine Reihe von ehrenden Auszeichnungen erfahren.

So wurde der Aerogengas-Ges. m. b. H., Hannover, auf der Deutschen Kunst-Gewerbe-Ausstellung, Dresden, die silberne Medaille zuerkannt, Von genannter Firma ist auf dem Ausstellungs-Terrain eine größere Blockcentrale für eine stündliche Leistung von 36 cbm Gas errichtet, welche das Restaurant „Jägerhof", sowie eine Anzahl anderer Ausstellungs-Betriebe mit Gas versorgt. Ferner ist ein größerer Teil des Ausstellungs-Parkes mit Aerogengas beleuchtet, welches in Straßenkandelabern brennt. Sowohl in dem vorgenannten Restaurant, wie auch in einer Reihe weiterer Ausstellungs-Betriebe wird das Gas zum Kochen und Backen benutzt. Auch hier hat sich das Aerogengas wieder als vollwertiger Ersatz des Steinkohlengases erwiesen.

Es sei bemerkt, daß in der großartig angelegten Kunst-Gewerbe-Ausstellung, auch an die Beleuchtung sehr hohe Ansprüche gestellt wurden, welchen die genannte Firma aufs Vollendenste nachgekommen ist.

Eine weitere Auszeichnung erfuhr das Aerogengas auf der allgemeinen Fleischerei-Ausstellung in Königsberg, wo der Gesellschaft für ihren Ausstellungs-Betrieb dortselbst die goldene Medaille zuerkannt wurde.

Hier wurde das Gas außer zur Beleuchtung auch in großem Maßstabe zum Betriebe von Fleischerei-Maschinen, mittelst Aerogengas-Motoren, verwandt.

Diese und andere Auszeichnungen illustrieren aufs Deutlichste, daß man im Aerogengas den besten Ersatz für Steinkohlengas besitzt. Aerogengas kommt überall da zur Anwendung, wo, wie in einzeln gelegenen Gebäuden, kein Anschluß an eine vorhandene Licht-Zentrale möglich ist, oder wo, wie in kleinen Ortschaften, ein Steinkohlen-Gaswerk, der hohen Anlage-Kosten wegen, nicht rentabel sein würde. Die ständig steigende Anzahl von Aerogengas-Zentralen in kleinen Städten liefert den besten Beweis für die Vortrefflichkeit des Gases.

Bis zum Jahre 1903 bestanden 14 Aerogengas-Zentralen, von da ab stieg die Anzahl mit jedem Jahre ganz erheblich. 1904 entstanden 5 Zentralen, 1905 deren 7, während im laufenden Jahre 15 Zentralen neu in Betrieb kommen, sodaß sich die Anzahl größerer ausgeführter Gasanstalten auf 41 erhöht hat.

Die großen Vorteile, welche das Aerogengas den kleinen Kommunen bietet, hat inzwischen eine Anzahl weiterer Stadtverwaltungen veranlaßt. die Einführung dieser Beleuchtung zu beschließen, sodaß also auch das folgende Jahr eine weitere beträchtliche Steigerung bringen wird.

Eine solche Entwicklung läßt sich nicht durch Reklame erzielen, sondern ist nur bei einem System möglich, welches tatsächliche innere Vorzüge besitzt. Man kann sich daher auch nicht mehr auf den Standpunkt stellen, daß über Aerogengas noch keine endgültigen Erfahrungen vorliegen. Es ist richtig, daß sich die Vor- und Nachteile einer jeden Gasanlage erst nach geraumer Zeit einstellen, da aber die ersten Aerogengas-Zentralen seit dem Jahre 1899 in ständigem ungestörtem Betriebe sind, und sowohl technisch als auch finanziell glänzende Resultate erzielt haben, dürfte man wohl sagen, daß dieses Gas die Probezeit glänzend bestanden hat.

Auch seine Anwendung für die Beleuchtung von Bahnhöfen, Truppen-Übungs-Plätzen, Sanatorien etc. ist in ständiger und rapider Steigerung begriffen.

WASSERVERSORGUNGEN OHNE HOCHRESERVOIR.

Auf dem Gebiete der sanitären Wasserversorgung sind in letzter Zeit bedeutende Fortschritte, besonders für Gutswirtschaften, alleinstehende Häuser, Villen, Sanatorien mit Garten- und Parkanlagen, welche an eine Zentralwasserleitung nicht angeschlossen sind, gemacht worden. Das Luftdruck-Wassersystem der Firma H. Hammelrath & Cie., G. m. b. H., Cöln-Lindenthal, welches bisher schon besonders gute Resultate zeitigte, wie aus der Referenzenliste zu ersehen, ist weiter durch eine Kombination der Wasser- mit der Luftpumpe, die zum Patent angemeldet wurde, vervollkommnet worden. Der außergewöhnliche Vorteil dieser Kombination besteht darin, daß mit dem Einpumpen des Wassers gleichzeitig dem Behälter auch frische Luft zugeführt werden kann, ohne daß das Pumpen einen größeren Kraft- und Zeitaufwand erfordert, Da mit den Apparaten ein höherer Druck erzielt wird, können dieselben bei Feuersgefahr ebenfalls sehr gute Dienste leisten. In der Hauptsache dienen die Apparate als Ersatz für die Hochreservoire und liegen die Vorteile bei Anwendung der ersteren darin, daß dieselben überall, und zwar in frostsicheren und vor Sonnenstrahlen geschützten Räumen unterzubringen sind, wodurch nicht allein eine Weiter- und Höherbeförderung des Wassers mit Brunnentemperatur ermöglicht wird, sondern es bleibt auch eine Frostgefahr, und da die Apparate hermetisch verschlossen sind, eine Verunreinigung des Wassers, ausgeschlossen. Besonders im Sommer ist bei den Hochreservoiren das Wasser den Sonnenstrahlen und den der Luft mit sich führenden Staubteilchen ausgesetzt, was die Ungenießbarkeit desselben zur Folge hat. Bei Frost friert das Wasser im Hochreservoir ein, was zumeist große Reparaturkosten erfordert.

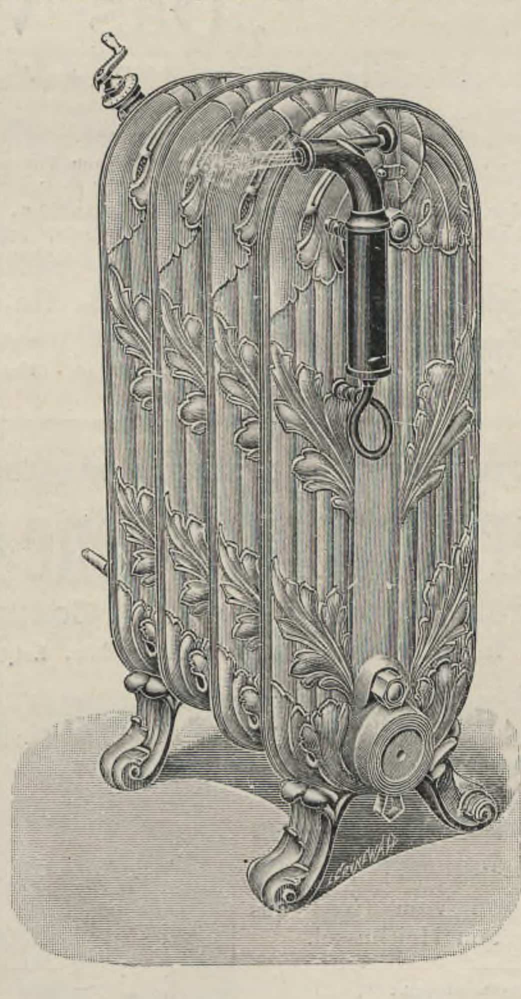
Das Luftdruck-Wassersystem der Firma H. Hammelrath & Cie., G. m. b. H., Cöln-Lindenthal, mit seinen Verbesserungen kann daher in sanitärer, sowie praktischer Beziehung sehr empfohlen werden.

HYDROPHOR, LUFTBEFEUCHTER FÜR DAMPFHEIZUNG.

Alle Atmungsluft muß unbedingt Wasserdampf enthalten und zwar 50 bis 60 % des Sättigungszustandes, wenn sie nicht nachträglich auf unsere Gesundheit und störend auf unser Wohlbefinden einwirken soll.

Obgleich diese Forderung von allen Hygienikern aufgestellt wird, finden wir sie doch in unsern Wohn- und Bureauräumen, in Schul- und Krankenzimmern, die mit Zentraldampfheizung und Ventilation ausgestattet sind, fast nie erfüllt. Eine trockene Luft kann aus dem Grunde schon nicht als gesund angesehen werden, da sie bestrebt ist, Wasser aufzunehmen, wo und in welcher Form sich solches bietet: aus Möbeln und Wänden zunächst wird die Feuchtigkeit begierig ausgesogen, dann auch werden die Lungen der Menschen zu gesteigerter Ausdünstung gereizt. Dadurch werden dieselben sowie alle Schleimhäute äußerst empfindlich, der Stoffwechsel wird verlangsamt, es treten weitere Folgeerscheinungen und nicht selten Krankheiten der Atmungsorgane auf.

Die Atmungsluft sollte deshalb nicht allein durch das Thermometer, sondern ebenso regelmäßig durch das Hydrometer überwacht werden. Dies darf um so mehr empfohlen werden, da Luft mit genügendem Wassergehalt das Heizen erleichtert.





Allen Mißständen bei Heizungsanlagen gegenüber hilft nur die künstliche Befeuchtung der Luft. Man hat dies durch Aufstellen von Verdampfschalen zu erreichen versucht, die jedoch in keiner Weise auch nur annähernd genügen können und dabei durch den auf der Oberfläche des Wassers und an den Rändern der Schalen sich absetzenden Staub geradezu Brutherde für Bakterien bilden. Dasselbe gilt für Apparate, deren Prinzip darauf beruht, Tücher und dergleichen zu befeuchten.

Auch die sogenannte Zentralbefeuchtung der Luft in Vorwärmekammern kann nicht die gestellten Anforderungen erfüllen, da die Feuchtigkeitszufuhr

nach den einzelnen Räumen sich je nach Lage und Länge der Kanäle verschieden gestaltet. Die Firma Hugo Richter in Remscheid bringt nun einen Luftbefeuchter „Hydrophor“ auf den Markt, der den Anforderungen in weitestem Sinne gerecht zu werden vermag. Zahlreiche vorliegende Anerkennungsschreiben sprechen für seinen praktischen Wert. Die Konstruktion ist auf Grund vieler, lange Zeit durchgeführter, praktischer Versuche so getroffen, daß bei richtiger Stellung des Verschlusses genau soviel Dampf ausströmt, als zur genügenden Befeuchtung der Luft erforderlich ist. Die richtige Einstellung wird durch Drehen an der Scheibe des Ventils bewirkt und ist erreicht, wenn der Dampf ohne Geräusch ausströmt. Das Auftreten von Geräusch ist ein Zeichen, daß infolge Drucksteigerung zuviel Dampf dem Apparat entströmt, und zu feuchte Luft ist ebensowenig zuträglich wie trockene.

Eine besondere Wartung, Reinigung und Bedienung des Apparates ist nicht nötig, da der Luftbefeuchter vollständig automatisch funktioniert und von selbst Dampf ausströmen läßt, sobald er durch den Heizkörper, an den er befestigt ist, erwärmt wird.

Als besonderer Vorteil muß angesehen werden, daß der „Hydrophor“ zugleich als Entlüfter wirkt, sodaß bei Heizungsanlagen ohne Zentrallüftung die sogenannte Luftschraube gespart wird, wodurch auch die lästigen Geräusche in der Heizungsanlage sicher abgestellt sind.

Die Installation ist überaus einfach und kann der „Hydrophor“ bei alten sowohl wie auch bei neuen Anlagen ohne jede Mühe in Anwendung gebracht werden.

Die umstehende Abbildung ermöglicht unsern Lesern, sich über den Apparat und die Anlage desselben ein genaues Bild zu machen.

UNTERRICHT IM BAUFACH. Im Herbst, mit Schluß der Bausaison, öffnen die königlichen und städtischen Baugewerkschulen ihre Klassen, um jüngere Leute, welche im Sommer praktiziert haben, zu Bautechnikern auszubilden. Die Anmeldungen haben schon vor dem 10. Oktober zu erfolgen; aber zahlreiche sich rechtzeitig Meldende, müssen nicht nur wegen Nichtbestehens der Aufnahmeprüfung, sondern auch wegen Mangel an Platz zurückgewiesen werden. Für zurückgewiesene Schüler oder solche, welche den Massenunterricht und namentlich den Vorträgen oben genannter Anstalten nicht zu folgen vermögen, besteht in München, Schmellerstr. 32 I, die nun seit 12 Jahren eingeführte und unter staatliche Oberaufsicht gestellte Bautechnische Privat-Schule von Arch. Spenger, deren Programm auf Wunsch kostenlos gesandt wird. Es werden an dieser Anstalt, um die Fähigkeiten der einzelnen Schüler möglichst berücksichtigen zu können, in einer Klasse nicht mehr als 20—25 Schüler aufgenommen, auch wird unter tunlichster Kürzung von Vorträgen hauptsächlich durch Übungen mit Einzelerklärungen unterrichtet, so daß auch weniger begabte Schüler sicher ihr Ziel erreichen.

Durchgefallene Baugewerkschüler können, ohne repetieren zu müssen, ihr Studium an dieser Anstalt fortsetzen. Die Schule wird in den Wintersemestern auch von vielen älteren Leuten aus der Baupraxis besucht, welche sich rasch auf die Meisterprüfung vorbereiten wollen.

3. Jahrgang 1906 12. Heft



DER GENERAL-BEBAUUNGSPLAN UND DIE ABGESTUFTE BAUORDNUNG FÜR WIESBADEN.

Von FROBENIUS, Wiesbaden.

Die Stadt Wiesbaden besaß im Jahre 1850: 14000, 1860: 18800, 1875: 43700, 1885: 55500, 1895: 74200, 1905: 100900 Einwohner.

Mit diesem außerordentlichen und zeitweise geradezu überraschenden und unerwarteten Wachstume ging selbstverständlich eine ebensolche Ausdehnung des Bebauungsgebiets Hand in Hand. Ja, diese war verhältnismäßig noch erheblicher, weil der Zugang, mehr als dies in anderen Orten der Fall ist, aus wohlhabenden Leuten bestand, die in Wiesbaden ein beschauliches Dasein zu führen beabsichtigten und zu diesem Zwecke Wert darauf legten, ihren Wohnsitz nicht in einem Mietshaus an geschlossener Straße, sondern in einem Eigenhause, von Gärten umgeben, aufzuschlagen. Es folgte hieraus eine verhältnismäßig sehr schnelle Ausdehnung der Landhausviertel im Vergleiche zur Ausdehnung der geschlossenen Stadt. Die örtlichen Verhältnisse führten hierbei zu der eigentümlichen Erscheinung, daß die Landhausviertel von den aussichtsreichen Abhängen des Taunus im Osten der Stadt, die geschlossenen Stadtteile von der westlichen Höhenplatte Besitz ergriffen.

Auf diesen geschichtlichen Werdegang mußten die verschiedenen Planfertiger für die auszubauenden Straßenzüge wohl oder übel Rücksicht nehmen.

Bis Ende der 80er Jahre hatte man sich damit begnügt, dem Bedürfnisse nach Bauland Rechnung tragend, Fluchtlinienpläne in kleineren und getrennt liegenden Baugebieten festzusetzen, ohne im Besitze eines allgemeinen Generalbebauungsplanes zu sein. Die natürliche Folge war der Mangel eines organischen Zusammenhanges im Straßennetze und das Fehlen an Hauptverkehr- und nach den Höhen führenden bequemen Auffahrtstraßen.

Erst 1894 schritt man zur Aufstellung eines grundlegenden allgemeinen Planes. Auch Professor Baumeister, der diesen anfertigte, mußte daran festhalten, daß die Viertel im Osten der großen süd-nördlichen Durchgangslinie Mainzer Landstraße, Kaiser- und Wilhelmstraße, Taunus- und Elisabethenstraße der Landhausbebauung zugewiesen, die westlichen für die Ausdehnung der geschlossenen Stadt bestimmt würden, als deren vorläufige Begrenzung sich Baumeister wohl die dem Modebedürfnisse der damaligen Zeit entstammende Ringstraße dachte, die eine Ausdehnung der Stadt nach Süden anbahnend, hufeisenförmig den Süden und Westen des Bebauungsgebietes umfaßte.

Durch Verlegung des Eisenbahnhofes, der bislang an der Kreuzung der Rheinstraße und Wilhelmstraße lag, um etwa 700 m nach Süden wurde diese südliche Stadterweiterung zur Wirklichkeit und es trat angesichts der andauernden Bevölkerungszunahme die Aufgabe an die städtische Verwaltung heran, die Bebauungsgebiete über die Ringstraße hinaus nach Süden und Westen weiter auszudehnen und in erster Linie für eine Erweiterung der geschlossenen Viertel Sorge zu tragen.

Der vorliegende Plan (siehe Doppeltafeln 89/90 und 91/92) läßt mit Deutlichkeit erkennen, wie weit die Baumeisterschen Pläne durch die fortschreitende Bebauung

bereits zu unveränderlichen geworden waren und wo und wie im Anschluß an diese die neuen Straßenzüge, die eine tunlichste Anpassung an die Höhenverhältnisse sich zur ersten Aufgabe machten, ansetzen.

Folgende wichtige Gesichtspunkte waren dabei maßgebend:

1. Die Verbindungslinien nach den Vororten, also im Nordosten beginnend, die Sonnenberger Straße, die Frankfurter Straße, die Mainzer Straße, die Biebricher Straße, die Schiersteiner Straße, die Dotzheimer Straße und die Platter Straße mußten als Hauptverkehrsadern bestehen bleiben und als solche trotz ihrer teilweis ungünstigen Gefällverhältnisse in entsprechender Breite ausgebaut werden. Auf dem Plane (Doppeltafel 89/90) sind diese Vorortstraßen durch xxxxx Linien kenntlich gemacht.

2. Nachdem durch die Verlegung des Personenbahnhofs und die Neuanlage des Güterbahnhofs in der Nähe der Dotzheimer Straße diese zwei Hauptverkehrspunkte wesentlich verschoben worden, mußte versucht werden, durch zweckmäßig angelegte Schrägstraßen die Verbindung mit diesen neuen Verkehrsmittelpunkten zu erleichtern. Als Nebenzweck wurde dabei erstrebt, den Hauptverkehrstraßen unter sich bequeme Verbindungen zu schaffen, und so eine Entlastung der Vorortstraßen und eine Umgehung unbequemer Steigungen herbeizuführen, sowie gleichzeitig den Verkehr von der inneren Stadt abzulenken. Ich verweise hierbei auf die durch eine ...... Linie bezeichneten Straßenzüge.

3. Naturgemäß haben bei den gegebenen Verhältnissen die Straßenzüge sich in der Weise entwickelt, daß auf jeder Höhe eine Höhenstraße, in jedem Tal eine Talstraße dem Ansteigen des Geländes mehr oder weniger glücklich folgt. Auf zweckmäßige Verbindungen zwischen beiden war verhältnismäßig wenig Bedacht genommen, ja, einzelne Höhenstraßen waren so unglücklich angelegt, daß sie nur durch ganz steile, für Fuhrwerk fast unbenutzbare Aufstiege sich erreichen ließen.

So weit es noch möglich war, ist versucht worden, durch Straßen mit Steigung von nicht über 6% Verbindungen zwischen Höhe und Tal herzustellen. Auf dem Plane sind die Straßenzüge, die lediglich in diesem Sinne angelegt wurden, durch eine ----- Linie ersichtlich gemacht.

4. Bei der Lage Wiesbadens, das sich an die bewaldete Berglehne anschmiegt, erschien es natürlich, die Täler, die den Zugang zu den ausgedehnten Waldungen vermitteln, nicht der geschlossenen Bebauung preiszugeben, sondern, soweit als dies sich noch ermöglichen ließ, als Anlagen und Spaziergänge auszubilden. Das Sonnenberger Tal war in diesem Sinne schon früher zur Anlage des Kurparks benutzt worden, das Nerotal hatte seine herrlichen Anlagen im Jahr 1897 erhalten. In gleicher Weise ist jetzt versucht worden, auch das zwischen beiden liegende kleine Dambachtal, soweit es bei der hier bereits weit vorgeschrittenen Bebauung noch möglich war, das Walkmühltal und das Wellritztal für Anlagen zu retten. Die für Anlagen bestimmten Talsohlen sind auf dem Plane durch ihre Farblosigkeit ersichtlich (Doppeltafel 91/92). Natürlich können diese Anlagen ihren Hauptzweck, als Luftzuströmungsöffnungen für die Stadt zu dienen, nur dann recht erfüllen, wenn sie nicht von enggeschlossenen Häuserreihen umgeben sind. Es mußte deshalb gleichzeitig angestrebt werden, das Landhausgebiet auf den Norden und Nordosten der Stadterweiterung auszudehnen und im Interesse der freien Luftzufuhr und der schöneren Erscheinung so anzuordnen, daß unmittelbar an die Anlagen die vornehmeren Villen mit größeren Gartenflächen gelegt wurden, so daß sie gewissermaßen als Erweiterung der Anlagen dienen, während hinter ihnen kleinere Landhäuser mit kleineren Gärten den Berghang hinaufklettern. Auf den Höhen selbst schien es unbedenklich, die geschlossene Bauweise, wenn auch in beschränkter Bebauungsdichtigkeit und Höhe, Platz greifen zu lassen.

Ein Villenviertel im Süden der Stadt an einer Stelle, die sonst wohl der geschlossenen Bebauung, namentlich mit Rücksicht auf die Nähe des Bahnhofs, hingewiesen worden wäre, mußte als solches erhalten werden, einmal weil es bereits ziemlich stark mit Landhäusern bebaut ist, vor allem aber wegen der schönen Aussicht über die Stadt hinweg auf den Taunus. Diese hat hier sogar zur Anlage einer nur einseitig bebauten großen Aussichtsallee ermutigt, welche sich hoch über der Bahnhofsanlage am Berghang entlang zieht und eine wünschenswerte Umgehungsstraße des zwischen Biebrich und Wiesbaden liegenden Berges, über den die Biebricher Allee rücksichtslos geradlinig hinweggeführt ist, bildet. Es besteht dabei die Aussicht, daß die hohen unbebaubaren Abhänge nach dem Bahntale sich in der Zukunft zu einer Anlage von großem Reiz umgestalten lassen werden.

5. Durch das vorstehend geschilderte Vorgehen war der Ausdehnung der geschlossenen Bebauung eine bestimmte Richtung nach Südwesten angewiesen und war hier nur nötig, zwischen die zahlreichen unter 2 erwähnten Schrägstraßen, die als Verkehrstraßen in entsprechender Breite und mit voller städtischer Bebauung gedacht sind, schmalere Wohnstraßen einzuschalten, die sich dem Gelände anzuschmiegen haben, größtenteils mit Vorgärten ausgestattet und durch ihre Breite sowohl, als auch durch die Bestimmungen der Bauordnung der Errichtung niedriger Wohnhäuser hingewiesen sind.

6. Größere Flächen und Anlagen in diesen geschlossenen Stadtteil einzuschalten, erschien nicht erforderlich, da der Bewohner dieser Stadtteile bei Spaziergängen immer entweder dem Walde oder dem Rheine zustreben wird. Es mußte nur durch Plätze und Alleen an geeigneten Stellen für einen schattigen Aufenthalt für spielende Kinder usw. und für Marktplätze gesorgt werden, da Wiesbaden bisher einer Markthallenanlage entbehrt.

Der Verzicht auf größere Anlageflächen an dieser Stelle erscheint um so unbedenklicher, als es uns fast überall möglich gewesen ist, Vorgärten von 5—15 m Breite festzulegen und wir in diesen Bestrebungen durch die Behörden dankenswerte Unterstützung gefunden haben, die sich durch nachstehende Entscheidung kennzeichnet:

> „Wiesbaden ist eine Bade- und Fremdenstadt, deren Erwerbsleben auf die Heranziehung wohlhabender Fremden zu dauerndem oder vorübergehendem Aufenthalt angewiesen ist. Es liegt somit unter anderem im öffentlichen Interesse, durch geeignete Einrichtungen in Gegenwart und in Zukunft für das Vorhandensein einer größeren Anzahl derartiger Wohnungen in ruhigen und angenehmen Villenstraßen mit Vorgärten Sorge zu tragen, wie solche nach den heutigen Ansprüchen wohlhabender Familien an die Beschaffenheit der Wohnungen verlangt werden und denselben in zahlreichen anderen Städten zur Verfügung stehen. pp."

Wenn einzelne Teile des Bebauungsgebiets, namentlich im Südosten, auf dem Plane noch keine Straßeneinteilung zeigen, so hat dies seinen Grund darin, daß hier die Anlage eines großen Krankenhauses und eines neuen Friedhofs geplant werden und daß mit der Straßenfestlegung an dieser Stelle zurückgehalten werden mußte, bis diese Pläne etwas festere Gestalt angenommen haben werden; auch der Mangel an Fluchtlinien in der näheren Umgebung des Güterbahnhofs erklärt sich aus ähnlichen Gründen.

Dagegen ist durch Verhandlungen mit den umliegenden Vororten unter Vermittlung der Königlichen Regierung erreicht worden, daß diese mit ihren Bebauungsplänen, die zum großen Teil unter unserer Mitwirkung auch bereits aufgestellt oder doch in der Bearbeitung begriffen sind, sich unserem Straßennetz unter Beobachtung gleicher Gesichtspunkte anschließen werden.

Da gleichzeitig mit der Bearbeitung der Fluchtlinien eine Prüfung der bestehenden Bauordnung stattfand, war es möglich, daß beide Arbeiten Hand in Hand gingen und daß gleichzeitig mit Festlegung des Straßennetzes auch Vorsorge getroffen werden konnte, daß die Bebauung der Straßen in dem Sinne erfolgt, welcher der Planung zu Grunde liegt.

Abgesehen von der alten inneren Stadt, an deren enger Bebauung mit Rücksicht auf die meist kleinen und sehr wertvollen Grundstücke nur wenig geändert werden kann, erstrebt diese Bauordnung eine wesentliche Verringerung der Bebauungsdichtigkeit. Sie tut dies in den 3 geschlossen zu bebauenden Gebieten, von denen das dritte bei der erfolgten Aufteilung des Geländes in nicht zu tiefe Blocks hoffentlich Anlaß gibt, schmale Einfamilienhäuser mit drei Fenstern Front und ohne Hintergebäude zu errichten, durch Festsetzung von Prozentsätzen und Maximalhöhen ähnlich der Berliner Bauordnung und in den 5 Landhausgebieten, indem sie eine Beziehung schafft zwischen dem Rauminhalte des zu errichtenden Gebäudes und der Grundstücksfläche und dadurch bewirkt, daß niemand in der Größe seines Bauvorhabens behindert, zugleich aber gezwungen ist, wenn er durch Anlage eines größeren mehrgeschossigen Bauwerks, etwa zu Pensionszwecken, mitten im Villenviertel eine gewisse Beeinträchtigung für die benachbarten Landhäuser schafft, diesen in einem parkartigen Garten, den er zu seinem großen Hause hinlegen muß, um die gewünschte Menge von cbm umbauten Raumes errichten zu dürfen, eine entsprechende Gegenleistung zu bieten.

Es ist versucht worden, die Verhältniszahlen so zu wählen, daß in jedem der 3 Gebiete V, VI und VII, einem Bauvorhaben, das sich in gewöhnlichen Grenzen hält, keine besonderen Schwierigkeiten aus der Einhaltung der cbm-Zahl erwachsen, während größere Bauvorhaben, wie Sanatorien, Pensionen, Hotels, die in unserer Kurstadt naturgemäß auch in den Villenvierteln Platz finden müssen, die obengenannte Gegenleistung eines entsprechenden Gartens zur Pflicht gemacht wird. Ob mit den angenommenen Verhältniszahlen genau das richtige getroffen ist, muß die Entwicklung ergeben. Im schlimmsten Falle muß eine Nachprüfung Platz greifen.

Die Landhausgebiete IV und VIII sollen besonderen Bauweisen Raum bieten, und zwar soll in IV die Bebauung einzelner Blocks geschlossen mit Einfamilienhäusern zugelassen werden, in denen unter anderen auch die bei der Ausdehnung dieser Gebiete an manchen Stellen nötigen kleineren Geschäfte und Handwerker Unterkunft finden können. Derartige kleine Viertel bei fortschreitender Bebauung an geeigneten Stellen noch hier und da einzuschalten, ist in Aussicht genommen.

In VIII ist eine Bauweise vorausgesetzt, die nur an der einen Seite der Kaiserstraße Platz greifen soll, um hier zwar hohe Häuser, aber in so offener Bebauung zu errichten, daß die dahinter liegenden Villenviertel von der Hauptstraße nicht völlig abgeschnitten erscheinen. Die Hauptbestimmungen der Bauordnung sind in nachstehender Tabelle übersichtlich zusammengestellt:

Übersicht der abgestuften Bauordnung der Stadt Wiesbaden.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Bauklassen	Ist geschlossener Reihenbau statthaft oder offene Bauweise vorgeschrieben	Ungefährer Anteil am gesamten Baugelände	Größter zu bebauender Anteil der Grundstückfläche	bei Eckhäusern	Geringster Flächeninhalt eines Hofes in welchem Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen liegen	Geringste Breite	Verhältnis der größten Gebäudehöhe h am Hofe zur Hofbreite b	Größte Höhe der Gebäude (bis zur Dachtraufe) überhaupt. Straßenbreite b Gebäudehöhe h	Größte Zahl der Wohngeschosse	Sind ganze Wohnungen im Kellergeschoß zulässig?	Sind ganze Wohnungen im Dachgeschoß zulässig?	Geringste Breite des Bauwichs (d. h. des seitlichen Abstandes von der Grundstücksgrenze)	Dürfen bei offener Bauweise mehrere Häuser aneinander gebaut werden?	Ist im Äußeren Holzfachwerk zulässig?	Sind feuersichere Treppen vorgeschrieben?	Bemerkungen
A. Geschlossene Bauweise:																
I.	geschlossen	3,6 %	1. Streifen 2. „ 3. „	allgem. 100 v. H. 60 „ „ 50 „ „	Nach der Größe des Grundstücks wie B.-P.-O. für den Stadtkreis Berlin vom 15. Aug. 1897		Flügelbauten der Vorderhäuser auf 9 m Länge	Vorderhäuser einschließlich Flügelbauten b: 8 — h: 11 b: 8 bis 14 — h: $11 + \frac{b-8}{2}$ b: mehr als 14 — h = b größte h = 19	Vorderhäuser 4, Hinterhäuser und Seitengebäude 3, außerdem Keller-	ja	ja	o	—	ja, bei einstöckigen Gebäuden ohne Feuerstelle, sowie bei Dachgeschossen	ja, bei Fußbodenhöhe über 11 m unbedingt, bei Fußbodenhöhe über 8 m, wenn	Zu Ziffer 4 und 5. Erster Streifen erstreckt sich — von der Baufluchtlinie an gemessen — bis zur Tiefe von 6 m. Zweiter Streifen bis zur Tiefe von 32 m.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Bauklassen	Ist geschlossener Reihenbau statthaft oder offene Bauweise vorgeschrieben	Ungefährer Anteil am gesamten Baugelände	Größter zu bebauender Anteil der Grundstückfläche	bei Eckhäusern	Geringster Flächeninhalt eines Hofes, in welchem Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen liegen	Geringste Breite	Verhältnis der größten Gebäudehöhe h am Hofe zur Hofbreite b	Größte Höhe der Gebäude (bis zur Dachtraufe) überhaupt. Straßenbreite b Gebäudehöhe h	Größte Zahl der Wohngeschosse	Sind ganze Wohnungen im Kellergeschoß zulässig?	Sind ganze Wohnungen im Dachgeschoß zulässig?	Geringste Breite des Bauwichs (d. h. des seitlichen Abstandes von der Grundstücksgrenze)	Dürfen bei offener Bauweise mehrere Häuser aneinander gebaut werden?	Ist im Äußeren Holzfachwerk zulässig?	Sind feuersichere Treppen vorgeschrieben?	Bemerkungen
II.	„	15,4 %	1. Streifen 2. „ 3. „	100 v. H.*) 50 v. H. 35 „ „	80 qm bezw. 60 qm bezw. 40 qm	6 m 6 m 5 m	h = 3/2 b ***) sonst alle Hofgebäude h = b	bis 11 m: 11 m über 11 m: h = b größte h = 19	od. Dachgeschoß wie bei I	ja	ja	o	—	und Erkern	nur 1 Treppe vorhanden	Zu Ziffer 6 und 7. In den Gebieten der halboffenen und offenen Bauweise gibt es keine Höfe im eigentlichen Sinne
III.	„	7 %	1. Streifen 2. „ 3. „	100 v. H. **) 35 v. H. 30 „ „				wie bei II, jedoch größte h = 15		ja	ja	o	—			
		B. Landhausviertel:														
IV.	halboffen (Gruppen)	7 %	4/10 jedoch nicht mehr als 6 cbm für 1 qm Baufläche	—	—	—	Flügelbauten wie bei I - III	An der Straßenseite 15, sonst das 2,5 fache des Nachbargrenzabstandes	3, außerdem Keller- od. Dachgeschoß	ja	ja	Innerhalb der Gruppe o, an deren Grenze 3 m	ja, bis zu 50 m Frontlänge (an Ecken 65 m)	ja, über dem Erdgeschoß	—	
V.	offen	9,5 %	1/3 jedoch nicht mehr als 3,5 cbm für 1 qm Baufläche	—	—	—	Höhe der Hintergebäude = ihrem Abstande vom Vordergebäude	An der Straßenseite 15, sonst das 2 fache des Nachbargrenzabstandes	3, außerdem Keller- od. Dachgeschoß	ja	ja	4 m	nicht mehr als 2	ja, über dem Erdgeschoß	—	
VI.	offen	14 %	1/4 jedoch nicht mehr als 3,0 cbm für 1 qm Baufläche	—	—	—		An der Straßenseite 15, sonst das 1,75 fache des Nachbargrenzabstandes	3, außerdem Keller- od Dachgeschoß	ja	ja	5 m	nicht mehr als 2	ja, über dem Erdgeschoß	—	
VII.	offen	43,3 %	1/5 jedoch nicht mehr als 2,5 cbm für 1 qm Baufläche	—	—	—		An der Straßenseite 19, sonst wie VI	3, außerdem Keller- u. Dachgeschoß	ja	ja	6 m	nicht mehr als 2	ja, über dem Erdgeschoß	—	
VIII	halboffen	0,2 % 100 %	1/2	—	wie in I—III		wie I—III	wie in II	Vordergebäude 4, Hintergebäude u. Seitengeb. 3, außerdem Keller- od. Dachgeschoß	ja	ja	Innerhalb der Gruppe o, an deren Grenze 6 m	ja, bis 50 m Frontlänge	wie in I—III	—	

*) eine Steigerung auf 100, 55, 40 ist in Vorbereitung. **) eine Steigerung auf 100, 40, 30 ist in Vorbereitung. ***) Ermäßigung auf h = 26 ist in Vorbereitung.

Es wird bemerkt, daß ein großer Teil des Baugebietes VII in absehbarer Zeit noch nicht zur Bebauung kommen wird, und daß es nicht unwahrscheinlich ist, daß Teile dieses Baugebiets im Bedarfsfalle zu einer engeren Bebauung zugelassen werden. Der Plan auf Doppeltafel 91/92 läßt auch die Abgrenzung der zu Gewerbebetriebe abgestuften Zonen erkennen.

Nach allem kann der anliegende Bebauungsplan an manchen Stellen nicht als eine Neuschaffung angesehen werden, sondern er bildet eine Erweiterung vorhandener Verhältnisse, deren tunlichste Anpassung an die neuzeitlichen Anschauungen überall, wo es noch möglich war, versucht ist. Dies mag zur Entschuldigung dienen, wenn die Arbeit, deren Hauptteil der städtische Oberlandmesser Bornhofen unter meiner Mitwirkung leisten mußte, nicht überall die beabsichtigten und in vorstehendem geschilderten Ziele erreichen konnte.

BRÜCKEN IM STADTBILDE.

Von GUSTAV EBE, Berlin.

Obgleich die Brücken in erster Linie bestimmt sind, dem öffentlichen Verkehre zu dienen und recht eigentlich in den Bereich der Nutzbauten fallen, so sind sie doch zugleich als wesentlich mitwirkende Teile eines Landschafts- oder eines Städtebildes aufzufassen und beanspruchen als solche entschieden eine Geltung als künstlerische Monumentalbauten. Wie hoch gelegentlich die Erscheinung der Brücken im Stadtbilde zu bewerten sein kann, zeigt die bekannte Ansicht des Seinelaufs in Paris mit den von einem Punkte aus gleichzeitig hintereinander sichtbar werdenden sieben Brücken. Das Bild gibt wie kein anderes die greifbare monumentale Verkörperung für den zwischen beiden Flußseiten der Weltstadt unablässig strömenden Verkehr; und zwar ist zunächst der Gesamteindruck allein das Entscheidende, ohne daß die besondere Form der einzelnen Brücke, ihre Lage zwischen den anschließenden Uferstraßen und Plätzen und ihr Verhältnis zu den nächstliegenden Bauwerken zur unzweifelhaft wichtigen Mitwirkung herangezogen würde.

Die vorwiegende Wichtigkeit der konstruktiven Lösung, die Leistung des erfindenden Ingenieurs bei den Brückenbauten kann von niemand verkannt werden; aber auch das rein architektonische Element, die künstlerische Ausgestaltung des Bauwerks, verdient eine gleich hohe Beachtung. Die ästhetische Erscheinung der gesamten Brückenanlage, besonders soweit sie durch ihre Einwirkung auf das Städtebild in Betracht kommt, soll nachstehend zur Erörterung kommen; und es wird sich ergeben, daß der Architekt bei Brückenbauten, namentlich bei denen im Weichbilde einer Stadt, stets seinen Platz neben dem Ingenieur behaupten muß; was zwar nicht ausschließt, daß beider Tätigkeit in einer Person vereinigt sein könne. Die Anwendung des obigen Satzes auf neuere Fälle liegt nahe genug. Die zu den in neuester Zeit häufig veranstalteten Wettbewerben aufgestellten Programmbedingungen legen in der Regel den Anschluß an gewisse Straßenzüge und auch wohl die Hauptform der Brücke von vornherein fest und lassen somit dem Schaffen des Architekten sowie des Konstrukteurs einen zu geringen Spielraum. Man sollte jedoch entweder zur Ausarbeitung des Programms den Rat von Sachverständigen einzuholen nicht versäumen, oder noch besser den Teilnehmern am Wettbewerb eine größere Freiheit in der Behandlung der gestellten Aufgabe lassen.

Die Stadtbrücken der antiken Welt, soweit sie ganz oder in Resten bis auf unsere Zeit erhalten sind, waren gewölbte Monumentalbauten; aber über ihre ehemalige Wirkung im Stadtbilde können wir nur selten Klarheit gewinnen, obgleich wir wohl annehmen dürfen, daß der stets bewiesene Schönheitssinn der Alten auch in diesem Falle nicht versagt haben wird. Im nachfolgenden sollen nur einige kurze Bemerkungen über antike und anschließend über mittelalterliche Brückenbauten gegeben werden, um einige Folgerungen für die Lösung moderner Aufgaben auf diesem Gebiete vorzubereiten. In Jerusalem sind zwei Überbrückungen des Tyropoion-Tales aufgedeckt, der sogenannte Viadukt des Robinson und der des Wilson. Der erstere bestand mindestens aus zwei Bögen von 15,5 m Spannweite, welche auf einem Mittelpfeiler aufsetzten. Es war darunter noch eine ältere gewölbte Brücke vorhanden, die aus der Zeit der Könige von Juda, also etwa 1000 v. Chr., stammen könnte, und dann um so bemerkenswerter wäre, als sie auf den frühen Gebrauch der Gewölbe für derartige Zwecke hinwiese; ein Vorkommen, das nur durch babylonische oder assyrische Einflüsse erklärt werden könnte, da sich bei den Phöniziern in dieser Zeit noch nichts von Gewölben findet. Von den steinernen Brücken des alten Roms ist die Fabricische Brücke über den Tiber vom Jahre 62 v. Chr., heute Ponte di quattro Capi, erhalten; sie hat 25 m weite rundbogige Öffnungen, gegen einen 20 m breiten Strompfeiler gelehnt, der von einem überwölbten, mit Pilastern eingefaßten Durchlasse durchbrochen ist. Schon die Ausstattung des letzteren mit Schmuckformen läßt auf die Inanspruchnahme der Kunst des Architekten schließen. Der Pons Aelius in Rom, jetzt Engelsbrücke, gehört in die erste Kaiserzeit und hat als Zielpunkt den kolossalen Grabturm Hadrians, die heutige Engelsburg, erhalten. Der Figurenschmuck auf den Postamenten der Brücke ist ein Werk Berninis. Die schöne Brücke von Alcantara über den Tajo wird von sechs Rundbogen aus Granit gebildet, von denen die beiden mittleren je 30,55 m Spannweite haben. Der Triumphbogen des Trajan, mitten auf der Brücke errichtet, darf wohl zugleich als eine beabsichtigte Auszeichnung des monumentalen Bauwerks gelten. Die lange Moselbrücke in Trier mit ihren acht Bogen, von denen die mittleren 18,5 bis 21,3 m Spannweite haben, hat mindestens die Pfeiler aus konstantinischer Zeit bewahrt. Auch die Moselbrücke bei Coblenz bedarf hier der Erwähnung.

Die Brücken einiger südfranzösischer Städte, wie Avignon, Carcassonne und Bezier, aus dem romanischen Mittelalter stammend, knüpfen ersichtlich an die Überlieferungen der Römerzeit an. Die Brücke in Avignon besitzt Strompfeiler, die im oberen Teile durchbrochen sind; auf einem der Pfeiler steht eine Kapelle; die Bogen bilden halbe stehende Ellipsen, und die Brückenendigungen waren beiderseits durch Türme verteidigt. Die Brücke in Carcassonne ist rundbogig; die als Eisbrecher vorgebauten Strompfeiler gestalten sich oben zu Ausweichplätzen neben der Brückenbahn.

In Deutschland finden wir aus romanischer Zeit die Brücken in Regensburg und Eslingen; jene 1135—1145 von Herzog Heinrich dem Stolzen errichtet, in leicht geschwungenem Grundriß, etwa 300 m lang, trug drei Türme, welche mit symbolischen Figuren geschmückt waren; diese besaß an ihrem Anfange zwei Türme und in der Mitte einen weiteren hohen Wehrturm, von dem noch ein Stumpf in Buckelquaderwerk erhalten ist. — Meistens bildeten im gotischen Mittelalter die Brücken die Zugänge zu befestigten Städten, und wurden dann in das Wehrsystem derselben einbezogen. Der Pont de la Calendre in Cahors, über den Lot führend, in Verbindung mit den Mauern der Stadt stehend, enthält sechs spitzbogige Hauptöffnungen; auf den beiden äußersten Pfeilern erhob sich je ein Turm, außerdem stand ein solcher auf dem Mittelpfeiler. Die Brücke von Montauban über den Tarn, im Jahre 1335 in Ziegeln ausgeführt, in einer Länge von 250 m, wurde von sieben

Spitzbogen von je 22 m Öffnung gebildet. Der stärkste Turm der Brücke erhebt sich an der der Stadt entgegengesetzten Seite, außerdem stand ein Mittelturm auf einem vorgelegten Eisbrecher. Der Pont Saint-Esprit über die Rhône, in der Landschaft Saint-Savourin-du-Port, von 1265, hat eine Länge von 1000 m und zählt zweiundzwanzig rundbogige Öffnungen. Die Brücke bildet einen aufwärts gegen den Strom gekehrten stumpfen Winkel; der obere Teil der Pfeiler ist durchbrochen; an beiden Enden ist die Brücke durch Tore geschlossen.

Die Turmbauten auf den Brückenpfeilern, besonders die auf den mittleren Strompfeilern errichteten, mögen gelegentlich durch das Bestreben hervorgerufen sein, die Standfestigkeit der Pfeiler durch starke Belastung zu erhöhen, ähnlich wie dies durch die Aufbauten der Strebepfeiler geschah; in der Hauptsache waren es jedoch Wehrzwecke und zugleich die Aussicht, unter Umständen die Erhebung des üblichen Brückenzolls erzwingen zu können, welche diese Sperranlagen von Toren und Türmen als unerläßliches Zubehör erscheinen ließen. Zweifellos verfolgte das in seinem baulichen Schaffen von Sentimentalitäten durchaus freie Mittelalter auch in diesen Fällen lediglich die Befriedigung praktischer Bedürfnisse. Heute, da die Brücken dem freien, möglichst unbeschränkten Verkehr offen stehen, sollte man doch nicht aus reiner Vorliebe für malerische Architekturbilder oder aus Rücksicht auf etwa mit dem Platze verbundene historische Erinnerungen oder endlich im Bestreben den Brückenbau auf Kosten seiner Umgebung zum beherrschenden Mittelpunkte zu erheben, auf die mächtigen mehrstöckigen Wehrtürme des Mittelalters mit ihren langen überwölbten Durchfahrten zurückgreifen, die zu keinem wesentlichen Gebrauche dienen können und nur als Verkehrshindernisse zu betrachten sind. Als berechtigt kann man Turmaufbauten nur dann anerkennen, wenn sie aus konstruktiven Gründen erforderlich sind, wie dies namentlich bei den Hängebrücken der Fall ist, und zwar als Kettenstützen in mäßigen Abmessungen.

Von den geistigen Strömungen, die das Architekturschaffen unserer Zeit beherrschen und sich in scharfen Gegensätzen bewegen, heftet sich die eine mit Vorliebe an die Wiederholung alter historisch ausgeprägter Formen und sucht diese mit mehr oder weniger Erfolg den Bedingungen des modernen Lebens anzupassen, während die andere Richtung ganz und rücksichtslos modern sein will und das persönliche, eigenartige Schaffen als einzigen Inbegriff alles künstlerischen Strebens der Neuzeit gelten läßt. Ohne die größere Berechtigung der einen oder der anderen Richtung an dieser Stelle gegeneinander abwägen zu wollen, darf man doch wohl sagen, und zwar ohne die Macht der Überlieferung, in der wir leben und auf deren Grundlagen wir weiter schaffen müssen, unterschätzen zu wollen, daß ein Wiederheraufholen alter Bautypen nur dann gerechtfertigt erscheint, wenn sie sich vollständig mit den modernen Bedingungen des Lebens decken, was aber bei den Brückentürmen in ausgesprochenem Befestigungscharakter durchaus nicht der Fall sein kann.

Als eine vollständig abgetane und veraltete Form der Brücken ist die in der ganzen Ausdehnung überdeckte und seitlich von Bauwerken begleitete anzusehen, wie sie im Mittelalter öfter zur Ausführung gekommen ist, und, abgesehen von ihrer damaligen Zweckmäßigkeit, dem neueren Betrachter einen phantastisch-malerischen Eindruck hinterläßt. Eine der bemerkenswertesten überdeckten Brücken war die 1857 abgebrannte über den Rheinstrom bei Konstanz, deren eine Längsflucht mit Mühlen besetzt war. Die Brücke mit Dach und Nebenbauten war in Holzkonstruktion ausgeführt, mit Ausnahme des vom Ende des 13. Jahrhunderts stammenden, noch erhaltenen, als Buckelquaderbau erscheinenden Rheintorturms. Der quadratische Turm, ursprünglich nach innen offen, wurde später mit Riegelwänden ausgebaut und enthielt im obersten, zur Verteidigung eingerichteten Geschosse die Turmwächterwohnung.

Ein bekanntes Beispiel einer durch Bauwerke eingefaßten Brückenbahn aus der Renaissancezeit gibt die in Marmor ausgeführte Rialtobrücke in Venedig. Sie schwingt sich in einem flachen Bogen über den Canal grande, bildet eine beiderseits nach der Mitte ansteigende Brückenbahn und ist mit Läden eingefaßt. Die Dogana dell' Aqua in Livorno, ein Spätrenaissancebau, ist keine eigentliche Brücke; sie zeigt indes drei im Korbbogen überwölbte Brückenöffnungen mit kräftigen Quaderungen und darüber aufsteigend ein einstöckiges Gebäude, das ebenfalls in Rustika ausgebildet ist. Die Fleischbrücke in Nürnberg wurde 1596 bis 1598 von Peter Unger und W. J. Stromer in einem Bogen nach dem Vorbilde der Rialtobrücke in Venedig erbaut. In der Mitte der Brückenbahn sind beiderseits Altane herausgebaut, welche mit Flachreliefs geschmückt sind.

Eins der schönsten Städtebilder bietet die mit Figuren reich geschmückte Mainbrücke zu Würzburg. Aus der Barockzeit sind als bedeutende ehemals, teilweise auch heute noch gewölbte Brückenbauten zu nennen: Die Westminsterbrücke über die Themse in London, 1750 von Labely erbaut, 1856 bis 1862 von Page durch eine eiserne Bogenbrücke auf Granitpfeilern ersetzt; die Blackfriars-Brücke, 1769 von R. Mylne in neun elliptischen Bogen erbaut, 1869 nach Cubitts Plänen als Eisenbau erneuert, gleichfalls in London über die Themse führend; der Pont de la Concorde in Paris über die Seine, 1787 bis 1790 von dem berühmten Konstrukteur Perronet erbaut, fünf elliptische Bogen von 31 bis 26 m Spannweite enthaltend, und heute noch im ursprünglichen Zustande erhalten. — Für die innige Verschmelzung der Brückenbauten mit ihrer monumentalen städtischen Umgebung durch figürlichen, bedeutungsvollen Schmuck bieten zwei nicht allzulange Brücken in Berlin ausgezeichnete Beispiele: die Kurfürstenbrücke mit dem bronzenen Reiterbildnis des Großen Kurfürsten, auf einem Ausbau des Mittelpfeilers, durch ihren Urheber, den großen Andreas Schlüter, mit dem von demselben Meister herrührenden Königlichen Schlosse in geistiger Verwandtschaft stehend; und die Schloßbrücke mit den nach Schinkelschen Entwürfen gemeißelten Marmor-Figurengruppen auf hohen Postamenten, die wieder in stilistischer Beziehung ein Präludium des Schinkelmuseums bilden.

Das Charakteristische der Neuzeit für den Brückenbau ist das häufigere Zurückgreifen auf Gewölbkonstruktionen in Stein und Beton neben der sonst fast ausschließlichen Verwendung der Eisenkonstruktionen zur Überspannung breiter Flußläufe. Aber auch in den großbemessenen und die höchste Erfindungskraft des rechnenden Ingenieurs herausfordernden Bauwerken letzterer Art hat das Streben nach architektonischer Schönheit der Linien und das verständnisvolle Einpassen in das Landschafts- oder Stadtbild die gelegentlichen Schroffheiten der rein den rechnerischen

Anforderungen der Konstruktion genügenden, den geringsten Materialaufwand anstrebenden Formen auszugleichen gesucht; namentlich hat man in letzter Zeit aus Schönheitsrücksichten die Anwendung der Fischbauchträger bei bedeutenden Strombrücken zu vermeiden gewußt. — Es ist hier nicht der Ort eine Übersicht der modernen Brückenkonstruktionen vom Standpunkte des Ingenieurs zu liefern, vielmehr sollen nur einige Beispiele dieser Gattung in Rücksicht auf ihre ästhetische Wirkung in Betracht gezogen werden, und zwar zunächst der aus einem Wettbewerb hervorgegangene mit dem ersten Preise gekrönte Entwurf des Regierungsbaumeisters Martin Mayer in Hamburg und des Dr. ing. Rob. Weyrauch, jetzt Professor des Wasserbaus in Stuttgart, für die Kaiserbrücke über die Oder in Breslau.

Das Programm für den in sehr anerkennenswerter Weise von der Breslauer Stadtverwaltung veranstalteten Ideenwettbewerb zur „künstlerischen Gestaltung" der Kaiserbrücke hatte einzig ein eisernes Tragwerk bestimmt vorgeschrieben, während andere Fragen, wie die Wahl einer oder mehrerer Öffnungen, sowie die Gestaltung der Pfeileraufbauten und Brückenabschlüsse dem Ermessen der Teilnehmer am Wettbewerb offen gelassen waren. Die Verfasser des preisgekrönten Entwurfs (Tafel 93) haben nun mit Recht von den weiter oben erwähnten burgartigen, an mittelalterliche Verteidigungsanlagen anknüpfenden Abschlüssen der Brückenbahn abgesehen, und zwar aus Gründen, die zum Teil aus der Lage der Brücke hergeleitet sind. Der Platz, den das geplante Bauwerk im Stadtbilde einnehmen soll, ist weder durch geschichtliche Erinnerungen, die ein Anlehnen an ältere Formen fordern könnten, ausgezeichnet, noch weniger ergibt sich die Notwendigkeit die Brücke als einen selbständigen Monumentalbau beherrschend innerhalb seiner Umgebung hervorzuheben. Vielmehr konnte es sich in dem gegebenen Falle nur darum handeln, die bereits stadtmäßig bebauten oder für solche Bebauung vorgesehenen Uferstraßen des Stroms durch eine schöne Brückenlinie zu verbinden, ohne störend in die einmal gegebenen Verhältnisse des Stadtbildes einzugreifen. In diesem Sinne haben die Urheber des vorerwähnten Entwurfs die Konstruktion einer Hängebrücke ohne Strompfeiler gewählt, die Stützpfeiler der Kette als bescheidene mit einem Dache versehene Türmchen gestaltet und dieselben zu portalartiger Wirkung durch einen zwischengeschobenen Eisenbalken verbunden. Allerdings wird im Urteil der Preisrichter die Zusammenfügung der steinernen Portalpfeiler mit einem eisernen Querbalken tadelnd bemerkt. Die straßenwärts an den Pfeilern angebrachten Vorsprünge sollen figürliche Bildwerke tragen, während rückseitig Reliefs in Aussicht genommen sind. Die kleinen Ankerhäuschen tragen kleine Regendächer über Ruhebänken. In dem betreffenden Absatze der Preisgerichtsverhandlung wird lobend die Lage der Versteifungsträger ganz außerhalb der Brückenbahn hervorgehoben, so daß der Querverkehr über die ganze Brückenbreite unbehindert bleibt; indes wird zugleich ausgesprochen, daß die angenommene Lage der Versteifungsträger sehr lange Querträger bedingt, für welche die verfügbare Konstruktionshöhe nicht ausreichen dürfte. Die Führung der Rückhaltsketten in größerer Höhe über den Uferstraßen, so daß der Verkehr auf diesen nicht gehindert wird, dann die geringe Beschränkung der Fußgängerwege vor den Brückeneingängen durch die Türme, werden weiterhin als Vorzüge des Entwurfs anerkanut. Schließlich wird aber doch darauf hingewiesen, daß bei dem gewählten System die Kosten der Brücke recht hoch ausfallen würden.

Der Ausführung wird deshalb nach einer an den Regierungsbaumeister Martin Mayer gelangten Mitteilung des Städtischen Brückenbauamtes nicht der vorstehend besprochene Entwurf, sondern ein ähnlicher, der sich unter den Wettbewerbsentwürfen befunden hat, zu Grunde gelegt.

Im wesentlichen ist das oben für die Breslauer Brücke als zweckmäßig empfohlene konstruktive System in der von dem Architekten Bruno Möhring durchgebildeten, über die Gleise der Berlin-Stettiner und der Nordbahn zu Berlin führenden Swinemünder Brücke zur Ausführung gekommen (Tafel 4, Abb. a). Es ist eine eiserne Hängebrücke auf zwei Strompfeilern, auf denen die eisernen Hängeböcke errichtet sind. Infolge dieser Anordnung konnten die Uferstraßen von jeder baulichen Behinderung frei gehalten werden. Die großen, wohltuend weichen Bogenlinien der oberen Gurtungen lassen das eigentlich wirksame statische Element klar zum Ausdruck kommen. Übrigens zeigen sich sämtliche Eisenteile in unverhüllter konstruktiver Nacktheit; allein die Endigungen der Träger sind durch ornamentale Aufbiegungen und die Hängeböcke durch aufgesetzte Spitzen bedeutsam ausgezeichnet. Die durch durchbrochene eiserne Geländer begrenzten Fußgängersteige sind zweckentsprechend an die Außenseiten der Brücke verlegt.

Ist bei dieser Brücke auf die sichtbare Mitwirkung von Stein gänzlich verzichtet worden, so zeigt die Abb. b derselben Tafel wieder wie die Breslauer Brücke eine Hängebrücke mit Steinpfeilern, die aber auch unter sich durch einen steinernen Überbau verbunden sind und damit eine geschlossenere und wuchtigere Erscheinung bieten, die sich trefflich der großstädtischen Umgebung einpaßt — den Borsigsteg im Stadtteile Moabit von Berlin, ebenfalls von Bruno Möhring architektonisch ausgestaltet.

Wenn es auch anscheinend außer Frage steht, daß Eisen den Vorzug hat größere Spannweiten, etwa über 50 m, leichter zu überwinden, so verdienen doch in den Fällen, wo die Forderung übermäßiger freier Lichtweiten nicht erhoben wird, und namentlich, sobald es sich um Brücken im inneren Stadtbereiche handelt, die Steinkonstruktionen den Vorrang. Es ist dies eine Auffassung, die sich in neuerer Zeit allgemein Bahn bricht und mit den langsamen, aber stetigen Fortschritten im Bau steinerner Brücken Hand in Hand geht. Deren Vorzüge sind geringere Kosten, wo gute Bausteine in der Nähe vorhanden sind, geringere Unterhaltungskosten im Verhältnisse zu den eisernen Brücken und eine ziemlich unbegrenzte Dauer. Endlich, und nicht am wenigsten, kommt die große Fähigkeit der Steinbrücken künstlerisch zu wirken inbetracht. Besonders verdient dieser letztere Punkt inbezug auf die Erscheinung des Brückenbaues im Stadtbilde eine eingehende Würdigung. Es ergibt sich dies als die natürlichere Lösung für den Architekten fast von selbst, wenn nicht eiserne Brücken ausdrücklich verlangt oder bei zu geringer Konstruktionshöhe notwendig werden. Auch in dem letzthin zur Entscheidung gekommenen, die Äußere Holstenbrücke in Lübeck betreffenden Wettbewerbe waren erfreulicherweise nur Steinbrücken vorgeschlagen.

Ein harmonisches Zusammenklingen aller baulichen Bestandteile eines Stadtbildes bleibt das im künstleri-

schen Sinne vorzugsweise anzustrebende Ziel. Für diesen Zweck ist aber der Steinbau gegenüber dem Eisenbau entschieden im Vorteil, einmal durch die Übereinstimmung mit den sonstigen Monumentalbauten der Stadt, welche sich aus der Gleichartigkeit des verwendeten Materials ergibt, dann durch die vertraute Form des Gewölbbogens, welche sich ebenfalls an den meisten Monumentalwerken wiederfindet. Außerdem entspricht die Bogenform der Durchflußöffnungen an den Brücken durchaus ihrem Wesen und Zwecke und wirkt allein durch die Größe der Linienführung künstlerisch bedeutend, ohne eines besonderen dekorativen Aufputzes zu bedürfen. Massige Aufbauten über und an den Enden der Brückenbahn können, wie schon oben bemerkt wurde, den eigentümlichen Eindruck der monumentalen Brücke in den meisten Fällen nur störend beeinflussen, besonders wenn sie durch größeren Maßstab die umgebenden Bauwerke erdrücken.

Einige neuere Ausführungen gewölbter steinerner Brücken beweisen das Zutreffende der oben entwickelten Grundsätze. Die Eisenbahnbrücke zu Minneapolis über den Mississippi, angesichts der St. Anthoni-Fälle im Zentrum der Stadt gelegen, ist in einer Kurve geführt, hat 640,5 m Länge und besitzt vier Bogen von 30,5 m und 16 Bogen von 24,38 m Spannweite. Die Pfeiler bestehen aus Granit, die Wölbungen aus Kalkstein, die Brückenbahn ist doppelgleisig. Die Brücke St. Jean über den Adour in Frankreich, 1879—1882 in Sandstein ausgeführt, setzt sich aus sieben elliptischen Bogen von je 24 m Öffnung und 7,5 m Höhe zusammen. Die lichte Breite der Brücke beträgt 6 m. Beispiele hierzu geben die Tafeln 95 und 96, und zwar erstere die Oranienbrücke und die Roßbrücke in Berlin, die ihre architektonische Ausgestaltung dem Professor Bruno Schmitz bezw. dem Stadtbaurate Ludwig Hoffmann verdanken, letztere, die Rheinbrücke zu Basel, als deren Architekt Friedrich von Thiersch in München. Als weiteres Beispiel aus neuester Zeit bleibt noch vorbehalten, die Wittelbachsbrücke in München von Professor Theodor Fischer, Stuttgart, beizubringen.

Ein weites Feld hat die Verwendung des reinen und mit Eisen armierten Betons für den Bau der massiven Brücken erobert und mehrfach zu kühnen Konstruktionen geführt. Die 1905 vollendete Friedrich Augustbrücke in Plauen zählt zu den weitest gespannten Massivbrücken der Welt und überbrückt mit einem Bogen von 90 m Spannweite bei 18 m lichter Höhe das Tal der Syra, das die Bahnhofsvorstadt und das neue Westend Plauens trennt. Die Brücke hat eine Länge von 133 m und eine lichte Breite von 17 m. Die Scheitelstärke des Hauptbogens beträgt 1,50 m, die Übermauerung im Scheitel 1,20 m, während die Gesamthöhe das Maß von 20,80 m erreicht. Die Brücke ist im Monolith-Betonbau ohne Eisenarmierung errichtet; das Material bilden Tippersdorfer bezw. Theumaer Schiefersteine. Die Bogeneinfassung besteht ausschließlich aus gestampftem Kunstfurnier, die übrigen Ansichtsflächen aus Theumaer und Tippersdorfer Kopfsteinen.

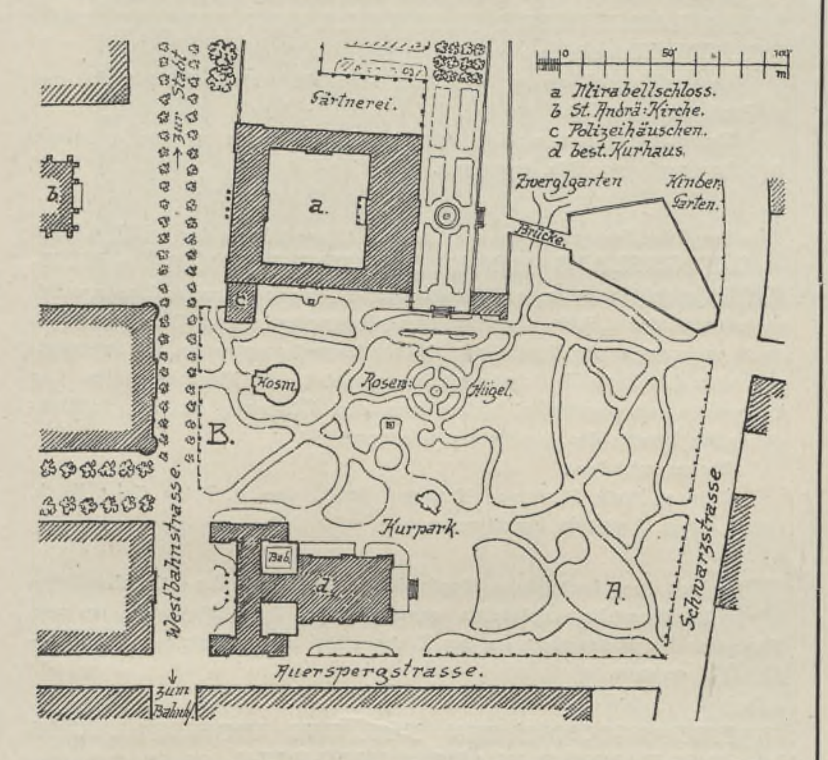
Für den Umbau gewölbter Brücken in älteren Städten kann es kaum in Frage kommen, ob man den Steinbau beibehalten soll; es ist dies vielmehr eine unabweisbare Notwendigkeit, wenn man nicht die monumentale Einheit des Stadtbildes empfindlich schädigen will. Die wiederhergestellte Karlsbrücke in Prag, welche den stolzen Hradschin der Altstadt mit der Neustadt verbindet und eines der schönsten Städtebilder vollendet, war 1890 zum Teil eingestürzt. Unter Karl IV. 1357 von Peter Arler begonnen, erst 1502 unter König Vladislaus II. vollendet, erreichte die von beiden Ufern nach der Mitte ansteigende Brückenbahn eine Länge von 518,8 m. Die 18 Öffnungen der Brücke waren in der Mitte fast im Halbkreisbogen, an den Seiten im Segmentbogen geschlossen, ihre Spannung betrug im Durchschnitt 23,3 m, die Pfeilerstärke 9,38 m.

Für den Neubau der alten Augustus-Brücke in Dresden sind mehrere Pläne aufgestellt, ohne daß bis jetzt eine endgiltige Entscheidung erfolgt wäre. Obgleich die engen Durchfahrtsöffnungen und unverhältnismäßig mächtigen Pfeiler der alten Brücke die Schiffahrt behindern und durch Aufstau bei Hochwasser zu Überschwemmungen Gelegenheit geben, so wird man doch ihre Form wesentlich im Interesse des Stadtbildes zu erhalten suchen müssen. Der Umbauentwurf des Oberbaurats Klette läßt einen Teil der alten Brücke nach der Neustädter Seite unberührt; danach bliebe die schmale Brückenbahn mit 11,04 m Breite zwischen den Geländern bestehen und im ganzen erlitte das Aussehen gegen früher keine wesentliche Veränderung. Ein anderer Entwurf für den Neubau verbreitert die Brückenbahn auf 18 m und vermindert die Anzahl der Pfeiler. Indes sind die vom Ministerium gestellten Forderungen nicht erfüllt, wonach die Schiffahrtsöffnungen 30 m weit sein, die Höhe in der Öffnung mindestens 8,5 m über Nullwasser betragen soll. Der Plan des Dresdener Tiefbauamts von 1901 enthält im mittleren Teil 6 Bogen von 30,31 und 31,4 m Lichtweite mit Zwischenpfeilern von 6 m Stärke. Eine letzte Planung für den Neubau ist auf die Anlage noch größerer Bogen bedacht, 36 m für den Talweg, 40 m für die Bergfahrt und 18 m Breite für die Brückenbahn. Obgleich im letzteren Falle für die größeren Öffnungen Korbbögen erforderlich wären, so bliebe doch ein Anklang an den alten Bau bestehen. Von Aufbauten auf der Brücke würde Abstand genommen werden, dagegen wäre die Beseitigung des italienischen Dörfchens notwendig und ebenso eine Verschiebung der Schinkelschen Hauptwache nach der Seite des Zwingers. Wie auch die schließliche Entscheidung über die Art der Ausführung der Augustus-Brücke ausfallen möge, jedenfalls wird eine Massivkonstruktion gewählt werden, und es wäre weiterhin zu wünschen, daß deren Formen möglichst dem altgewohnten mit der baulichen Umgebung harmonisch zusammenwirkenden Bilde angepaßt würden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

EINE STADTHALLE FÜR SALZBURG. Von Siegfried Sitte, Architekt in Wien. Salzburg steht abermals vor einer größeren Baufrage, für die sich in weiten Kreisen lebhaftes Interesse zeigt. Die Stadt benötigt einen, für größere Festlichkeiten geeigneten Saalbau. Als Bauplatz war dafür vor ungefähr Jahresfrist die in der umstehenden Planskizze mit A bezeichnete Stelle des Kurparkes in Aussicht genommen, wofür die

Architektenfirma Fellner & Helmer einen Entwurf ausgearbeitet hat. Diese erste Platzwahl wurde bald als sehr ungünstig gefunden und von den vielfachen Gegenvorschlägen schließlich der Platz B an der Westbahnstraße gewählt. Die Gründe für diese Änderung sind in einem, vom Bürgermeister und Ehrenbürger Salzburgs, Herrn Franz Berger eingeholten Gutachten des Verfassers enthalten, von denen die wichtigsten hiermit kurz angeführt seien: Platz A ist der schönste und ruhigste Teil des Kurparkes mit altem Baumbestand, in welchem Alt und Jung sehr gern Erholung sucht. Die an dieser Ecke zusammentreffenden Straßen zeigen keinerlei Verkehr, können nach der Lage im Stadtplane auch in ferner Zukunft keinen erhalten. Das geplante Gebäude gehört an eine Pulsader des Verkehrslebens. Als solche muß die zum Bahnhofe führende Westbahnstraße — wohl die lebhafteste Straße Salzburgs — bezeichnet werden. Für den Park ist aber diese Straße sehr nachteilig. Staub, Lärm und



Gerüche dringen bis in die Mitte ein, — wäre der Rosenhügel nicht, wohl noch weiter — niemand hält sich dort trotz Musik und Restauration gerne auf. Der Stadtsaalbau wäre da der beste Schutzwall und kann auch dort, nebst vielen anderen Vorteilen, insbesondere eine Mitbenützung der bestehenden Kurhausräume (Saal, Garderoben, Restauration) erzielt werden, nicht zuletzt die wenig schöne Außenerscheinung des Kurhauses eine gründliche Umwandlung erfahren. Dieser beiden Vorteile scheint sich die Stadtgemeinde durch Verkauf des Kurhauses an die Sparkasse begeben zu wollen.

Ein besonderes Augenmerk bei der Platzwahl B ist auf das benachbarte Mirabellschloß zu wenden. Es sind schon manche Stimmen laut geworden, die aus Furcht vor einer Beeinträchtigung dieses ehrwürdigen Gebäudes auch von dieser Platzwahl für den Neubau absehen wollen. Es kommt eben sehr auf das Wie, auf die architektonische Durchbildung an und da muß gesagt werden, daß die völlige Aufrechterhaltung der jetzigen, wenig günstigen Umgebung des Mirabellschlosses gewiß nicht das Beste ist, sondern nur als letztes Auskunftsmittel gelten kann. Vor allem müßten die störenden, kleinen Alleebäume vor der Hauptfront des Mirabellschlosses weg. Man könnte sie auf die andere Straßenseite, wo der hauptsächlichste Fußgängerverkehr ist, verpflanzen, um das unschöne Gegenüber wenigstens etwas zu verdecken und die große Platzfläche lieber mit vertieften Rasenbeeten auf den verkehrslosen Teilen schmücken. Weiter ist das rechts angrenzende, sogenannte Polizeihäuschen unbedingt zu erhalten. Man kann sich nichts Besseres an seine Stelle wünschen. Desgleichen ein ausgiebiger Parkteil von rund 20 m Frontlänge. Es bleibt dann noch genügend Platz für den Neubau, der gerade in diesem Abstand erwünscht ist, um den Blick neben dem Schlosse nicht ins Endlose verlieren zu lassen, eine geschlossene Platzform zu bilden, in welcher das Mirabellgebäude die Dominante bleibt. Schon aus diesem Grunde müßte auch der Saalbau nicht, wie angeblich in einem zweiten Entwurfe geplant sein soll, hinter die Flucht des Schlosses, sondern vorrücken und zwar so weit als möglich, denn es ist ein feststehendes Gesetz, daß gerade die zurückstehenden Bauwerke, in diesem Falle das Mirabellschloß, im Straßenbilde hervorheben, weil man sie leichter überblicken kann, während insbesondere in einer geraden, mäßig breiten, noch dazu mit Baumreihen besetzten Straße ein Gebäude nie zu einer Gesamtwirkung kommt. Dieser Satz widerspricht zwar der Phantasievorstellung auf den ersten Blick, ist aber durch zahlreiche Beispiele bewiesen. Ferner werden durch das Vorrücken des Neubaues gewissermaßen alle ungünstigen Augenpunkte für das zu betonende Gebäude ausgeschaltet; man sieht es erst dann, wenn man sich in richtiger Stellung vor oder nur etwas rechts davon befindet. Diese Wirkung ist derzeit an der linken Seite des Mirabellschlosses, von der Stadt kommend, zu beobachten, wo die großen, herrlichen Bäume alle zu schrägen Sehlinien abdecken. Rechts vom Bahnhofe kommend, mangelt es an Ähnlichem.

Nun bliebe noch die Gestaltung des Neubaues selbst. Man hört im „Mirabellstyl" und noch Gefährlicheres. Mit Schlagworten läßt sich das eben nicht sagen; nur das eine ist sicher: entschieden anders als das Schloß. Dieses hat eine ruhig monumentale Fassade mit gerade durchlaufendem Hauptgesimse und strenger Symmetrie. Das Gegenstück wäre nicht schwer zu finden und noch dazu für einen Saalbau besonders passend; nicht aber für ein Hotel, das des Erträgnisses halber mit errichtet werden soll. Nach reiflicher Erwägung ist davon dringend abzuraten: 1) aus dem schon erwähnten stilistischen Grunde, 2) weil dadurch die ganze Baugruppe verringert würde, 3) der durch Wegfall der Grundkosten entstehende Erträgnisüberschuß kaum eine besondere Rolle spielen kann und 4) ein weit besserer Gedanke vorliegt, nämlich der, schon vor vielen Jahren und jetzt neuerdings aufgetauchte, längs des Kurparkes an der Westbahnstraße Kolonnaden mit Verkaufsläden zu errichten. Dies ließe sich mit dem Saalbau sehr gut vereinen, würde ein schönes, seltenes Motiv im Stadtbild bilden, wäre für Salzburg, insbesondere bei Regenwetter, sehr wertvoll, zudem billiger herzustellen als der geplante Hotelbau und in dem schon vorhandenen Geschäftsviertel gewiß auch erträgnisreich.

Wie nun aber in dem neu in Arbeit befindlichen Entwurfe die Lösung all' dieser Fragen gedacht wird, ist nur gerüchtweise bekannt. Eine rechtzeitige Veröffentlichung wäre geradezu Erfordernis. Die gesamte Künstlerschaft fühlt sich mit verantwortlich und verpflichtet, an der würdigen Erhaltung des Salzburger Stadtbildes mitzuwirken. Gewiß gehen die Meinungen in Künstlerkreisen oft sehr auseinander, aber es wird nicht schwer fallen, aus den vielen vorliegenden und noch zu erwartenden Vorschlägen, die sachlich begründeten auszuwählen.

CHRONIK.

DIE DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VOLKSBÄDER hat ein neues Heft ihrer Veröffentlichungen herausgegeben mit der Darstellung der städtischen Badeanstalt zu Hannover, beschrieben vom Erbauer Stadtbaurat Dr. C. Wolff. Danach befindet sich jetzt die Stadt Hannover im Besitze einer vollendeten Badeanstalt von großen Abmessungen, ein Bauwerk, für welches nahezu eine Million aufgewendet worden ist. Weitere Aufsätze über Brausebäder (von Professor Sugg in München), über Rettungseinrichtungen im Sophienbade zu Eisenach (von Dr. du Mont), über die Frage des Trockenschwimmens (von Kallenbach), die Bedeutung des Händewaschens (von Dr. Hopf-Dresden), eine Reihe von Gutachten der Gesellschaft und eine umfassende Chronik über neue Vorgänge auf dem Gebiete des öffentlichen Badewesens machen den Inhalt aus. Von Einzelheiten sei erwähnt, daß die vereinigten Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zur unent-

geltlichen Benutzung für ihre Angestellten und Arbeiter jetzt über 662 Badeanstalten verfügen. Für fortwährende Verbesserung wird Sorge getragen. Dieselbe Reform ist auch bei den Bayerischen und Badischen Staatseisenbahnen in lebhafter Entwicklung begriffen. Die Große Berliner Straßenbahn hat selbst die kleinste Wohnung in ihren Genossenschaftshäusern mit Badeeinrichtung versehen. In amerikanischen Volksbädern werden auf Veranlassung von Dr. Blyth die Kleider während des Bades desinfiziert. Die fünf großen Berliner Volksbäder haben über rd. 2 700 000 Personen besucht. Davon benutzten rd. 829 000 Brausebäder. Neue große Anstalten sind jüngst u. a. eröffnet worden in Aschersleben, Bonn, Düren (Schülerbad), Frankfurt a. O. (mit Feuerwehr verbunden), Göttingen (Stadtbad), Hagen (neuer Anbau), Kellinghusen, Striegau, Trier, Witten, München, Dresden (Günzbad), Villingen, Neukalau, Meiningen, Colmar i. E. — Viele andere Gemeinden haben die Errichtung städtischer Bäder bewilligt oder in Aussicht genommen. Eine Reihe von Städten beschloß zur Feier der Kaiserlichen Silberhochzeit die Hergabe von Kapitalien zur Stiftung von Volksbädern. — Somit wird diese hygienische Aufgabe mehr und mehr als eine kommunale Angelegenheit aufgefaßt.

Die XIX. Hauptversammlung der deutschen GESELLSCHAFT FÜR GARTENKUNST (Verein deutscher Gartenkünstler) hat in Nürnberg vom 19. bis 22. August d. J. stattgefunden. Auf der Tagesordnung befanden sich u. a. die Vorträge von Gartenarchitekt Hömann-Düsseldorf über „Neuzeitliche Bestrebungen auf dem Gebiete der Gartengestaltung", von Gartendirektor Heicke-Frankfurt a. M. über „Die Nachahmung der Natur im landschaftlichen Garten", von Kampfmeyer-Karlsruhe, Generalsekretär der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, über „Gartenstadt und Gartenkunst", von Garteninspektor F. Zahn, Dozent für Gartenkunst an der Kgl. Gärtnerlehranstalt zu Dahlem, über „Die Gartenstadt", von Dr. Stegmann, II. Direktor des Germanischen Museums in Nürnberg über „Architektur und Skulptur in den Gärten der Renaissance und der Barockzeit", endlich von Garteningenieur Hanisch-Kattowitz über „Arbeitergärten", durchweg also über Aufgaben, die zum Städtebau in naher Beziehung stehen.

Unter den Vorträgen der von der „Zentralstelle für Wohlfahrtseinrichtungen" veranstalteten VOLKSTÜMLICHEN KURSE BERLINER HOCHSCHULLEHRER befinden sich im Wintersemester 1906/1907 die des Dozenten Dr. Schubring:

„Die deutsche Stadt im Mittelalter."

Dienstags, abends 8½ bis 10 Uhr:

1. Die Entstehung und Anlage der Stadt. 2. Die kaiserliche Pfalz und die Burg. 3. Kirchliche Gebäude. 4. Profane Gebäude. 5. Die Ausstattung. 6. Die Belagerung.

Die Vorträge werden durch Lichtbilder erläutert.

Vortragsraum: Baracken-Auditorium der Universität im Kastanienwäldchen hinter der Universität an der Dorotheenstraße.

Die Vorträge finden statt am Dienstag, den 30. Oktober, 6., 13., 20., 27. November und 4. Dezember.

Erster Vortrag: Dienstag, den 30. Oktober.

IM WETTBEWERBE FÜR DEN KOLONNADENBAU IN KARLSBAD haben erhalten: 1. Preis, 8000 K., Kennwort „Martha", Architekt Franz Josef Weiß, Posen, 2. Preis, 5000 K., Kennwort „Colonnae", Architekt Prof. Karl und Julius Mayreder, Wien, zwei dritte Preise je 3000 K., Kennwort „Fontes unitae", Architekt Otto Wagner, k. k. Oberbaurat, Wien und Kennwort „Hirschensprung B", Architekten Karl Felsenstein und P. Palumbo, Wien.

Zum Ankaufe (je 1000 K.) wurden empfohlen die Entwürfe: Motto: „Vier Brunnen", „Weltbad A", „Lustwandelnden Schrittes", „Kolonnadenturm". (Verf. Arch. Georg Müller in Leipzig.)

IM WETTBEWERBE UM EINEN BEBAUUNGS- UND GARTENPLAN für den zwischen der Wiesbadener Allee und der Waldstraße in Biebrich a. Rhein gelegenen städtischen Grundbesitz haben erhalten: 1. Preis von 1000 Mk. für den Entwurf: „Am Rhein" (A., mit Biebricher Wappen) Garteninspektor Lippel, Mannheim, 2. Preis von 800 Mk. für den Entwurf: „Rheinblick" B. Gartendirektor Trip und Architekt W. Frings, Hannover, zwei 3. Preise von je 500 Mk. für den Entwurf „Adolfshöhe" von Gartentechniker Fr. Schwartz, Leipzig, bezw. „Volkswohl" von Carl Monnhardt, städtischer Architekt, und Max Möckel, städtischer Obergärtner, Metz.

Angekauft wurden: a) die Entwürfe von Gartenarchitekt Frege und Architekt Alfred Koch, Assistent an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg und b) der Entwurf von Heinrich Berg, Frankfurt a. M.

In städtebaulicher Hinsicht erschienen außer dem mit dem 2. Preise gekrönten Entwurfe die beiden angekauften als die besten.

In dem unter den Mitgliedern des Dresdener Architektenvereins ausgeschriebenem WETTBEWERBE FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN EINIGER FLURTEILE VON KEMNITZ UND BRIESNITZ erhielten:

Oswin Hempel den 1. Preis mit 1000 Mk. Richard Schleinitz den 2. Preis mit 750 Mk.

Der 3. Preis konnte nicht verteilt werden. Dafür wurden 4 weitere Arbeiten zu je 300 Mk. angekauft.

In dem Wettbewerbe um die bauliche Ausgestaltung des AUSSTELLUNGSPLANS AUF DER THERESIENHÖHE in MÜNCHEN erhielt Bauamtmann Wilhelm Bertsch, der Vorsteher des Stadterweiterungsamtes, den 1. Preis. Der Platz ist als Ringanlage um den Bavariapark gedacht und zwar an der Nordseite mit festen Ausstellungsbauten, mit Sportplatz und einer Abteilung für Schulausstellungen nebst einer Maschinenhalle. Das Hauptrestaurationsgebäude bildet dann den Übergang zu den vorübergehenden Bauten der Ausstellung von 1908.

Ferner erhielten:

Den 2. Preis Professor Emanuel Seidl, den 3. Preis Gebr. Rank, den 4. Preis Architekt Hirschmann.

Der mit dem Architekten Martin Meyer mehrfach im städtebaulichen Wettbewerbe erfolgreich gewesene Dr. Ing. Weyrauch ist zum Professor für Wasserbau an der Technischen Hochschule zu STUTTGART ernannt.

PREISAUSSCHREIBEN FÜR DIE UMGESTALTUNG DES PARISER PLATZES IN BERLIN. Die Durchführung der neuen Straßenbahnpläne am Brandenburger Tor bedingt eine Untertunnelung der beiden nördlich und südlich vom Tore gelegenen Privatgebäude Pariser Platz No. 1 und 7 — siehe den umstehenden Lageplan. Es ist anzunehmen, daß zu diesem Zwecke beide Gebäude abgebrochen werden und damit die Notwendigkeit eintritt, an ihrer Stelle entweder nutzbare Neubauten zu errichten oder in anderer Weise einen monumentalen Abschluß des Platzes zu schaffen.

Für die Lösung dieser Aufgabe sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

1. Zur Erleichterung des wachsenden Verkehrs müssen geräumige neue Verbindungen zwischen dem Pariser Platz und dem Tiergarten geschaffen werden.

2. Die architektonische Gestaltung nach dem Pariser Platz und nach dem Tiergarten hin muß mit der Monumentalität des Tores und mit der gegenwärtigen Gesamtwirkung des Pariser Platzes in Einklang stehen.

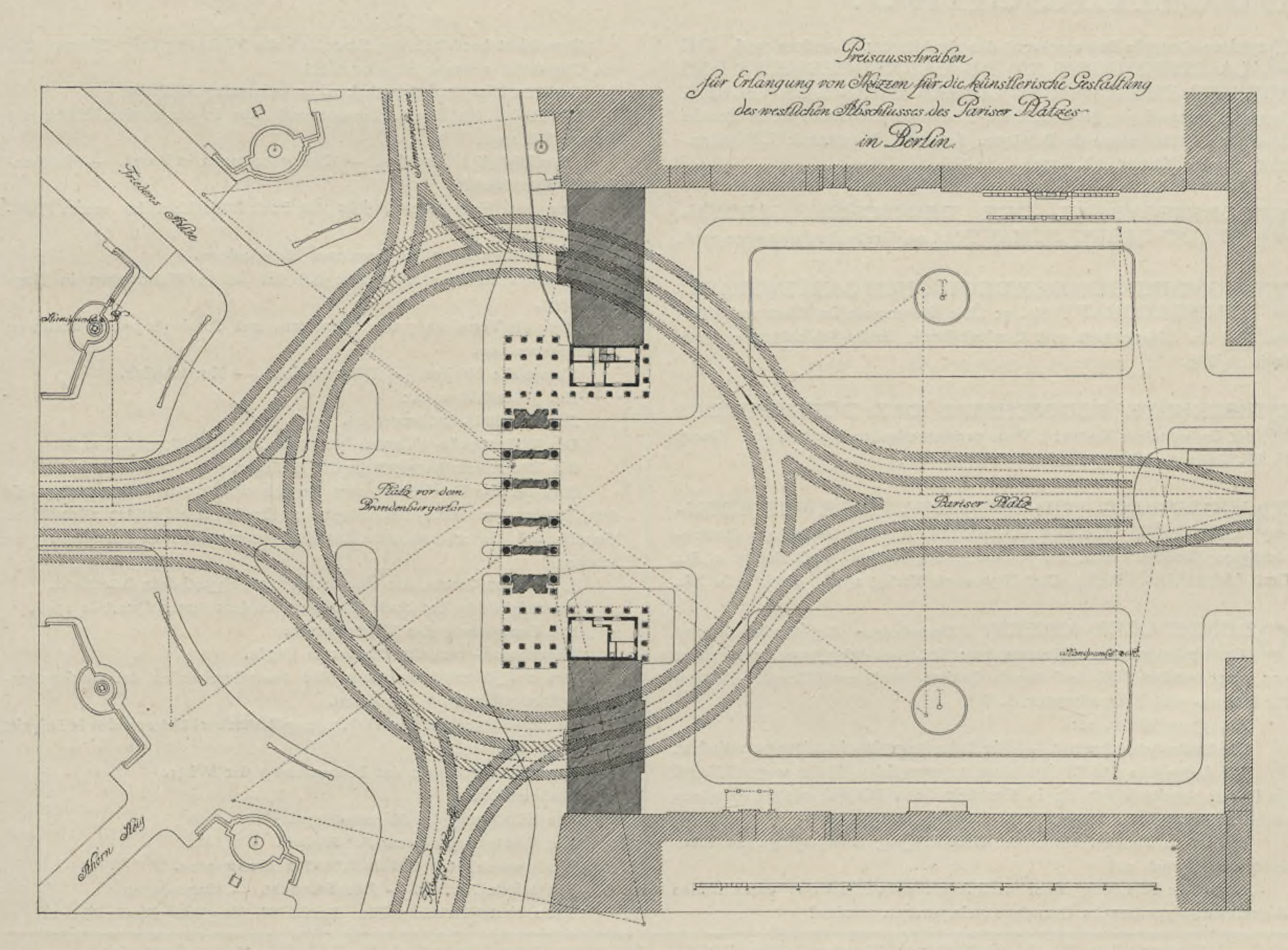
3. Die jetzt vorhandenen seitlichen Torhallen und Wachtgebäude werden von dem Tunnelbau nicht berührt. Ihre Erhaltung ist aus geschichtlichen und die Bewahrung des jetzigen Gesamteindruckes aus künstlerischen Gründen erwünscht. Weil es sich aber vorliegend um eine rein ideale Aufgabe handelt, sollen auch Entwürfe, welche eine Veränderung oder Verschiebung dieser seitlichen Bauten ohne Beeinträchtigung ihrer gegenwärtigen Zweckbestimmung in Aussicht nehmen, zum Wettbewerbe zugelassen werden.

Auf Grund dieses Programmes ladet die Königliche Akademie des Bauwesens die in Deutschland lebenden deutschen Architekten zu einem Ideenwettbewerbe unter folgenden Bedingungen ein:

a) an Zeichnungen:



Pariser Platz. Ansicht vom Standpunkt A. Naturaufnahme.





Platz vor dem Brandenburger Tor. Ansicht vom Standpunkt B. Naturaufnahme.

1. Grundrisse der ganzen Anlage im Maßstab 1 : 400,
2. Durchschnitte und eine geometrische Ansicht im Maßstab 1 : 200,
3. zwei nur in Linien dargestellte perspektivische Ansichten von den im Lageplane mit A und B bezeichneten Punkten in den Abmessungen der beigegebenen Lichtdrucke;

b) ein kurzer Erläuterungsbericht.

Dem Programme sind beigegeben: ein Grundriß der vorhandenen Anlage mit den geplanten Straßenbahnlinien im Maßstab 1 : 400, zwei Ansichtszeichnungen des Brandenburger Tores mit den seitlichen Hallen im Maßstab 1 : 200 und zwei Lichtdruck-Ansichten des jetzigen Zustandes von den Punkten A und B. Die Unterlagen sind vom Bureau der Akademie des Bauwesens, Berlin W., Leipziger Straße 125, gegen Zahlung von 5 Mk. zu beziehen. Dieser Betrag wird den Teilnehmern am Wettbewerbe bei Einreichung ihrer Arbeiten zurückgegeben. Die Entwürfe sind bis zum 15. Januar 1907 an das genannte Bureau in einer Mappe (nicht gerollt) einzuliefern.

Das Preisgericht bildet „die Abteilung für den Hochbau der Königlichen Akademie des Bauwesens".

Zur Auszeichnung der besten Entwürfe steht der Betrag von 2000 Mk. zur Verfügung, der in einem oder zwei Ehrenpreisen verteilt werden soll. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der Akademie. Das Recht der Veröffentlichung verbleibt jedoch dem Verfasser. Ein Abdruck des Gutachtens des Preisgerichts wird allen Bewerbern zugesandt. Nach erfolgter Beurteilung sollen sämtliche Arbeiten öffentlich ausgestellt werden.

BÜCHERSCHAU.

Septième Congrès International des Architectes. Londres 1906. DE LA DISPOSITION ET DU DÉVELOPPEMENT DES RUES ET DES ESPACES LIBRES DANS LES VILLES. Rapport présenté par M. Chr. Buls, Président d'honneur de la Société Centrale d'Architecture de Belgique. Louvain, Imprimerie J. Wouters-Ickx, rue de Namur, 7b. 1906.

KORRESPONDENZ DER DEUTSCHEN GARTENSTADT-GESELLSCHAFT No. 20, Berlin-Schlachtensee 1906.

FLUGSCHRIFTEN DER DEUTSCHEN GARTENSTADT-GESELLSCHAFT No. 7: „Die Gartenstadt im Wort und Bild" und No. 10: „Gartenstadt und Landeskultur", Berlin-Schlachtensee 1906. Preis 30 Pfg.

SIEBZEHNTE FLUGSCHRIFT DES DÜRERBUNDES zur ästhetischen Kultur: „Vom protestantischen Kirchenbau. Georg D. W. Callwey, München 1906. Preis 20 Pfg.

BAUORDNUNG FÜR GROSSSTADT-ERWEITERUNGEN UND WEITRÄUMIGKEIT. Mit besonderer Berücksichtigung Berlins. Von Th. Oehmke, Regierungs- und Baurat a. D., Groß-Lichterfelde. Berlin, Carl Heymanns Verlag 1906. Preis 0,80 Mk.

GRUNDSTÜCKS-ARCHIV. Zentralorgan für Realkredit und Grundstückswesen. Herausgeber: Dr. Paul Werthauer, unterstützt von einer großen Zahl auf diesem Gebiete bewährter Männer. (Verlag für Börsen- und Finanzliteratur A.-G.).

No. 35 enthält u. a.:

Die Baulastversicherung. — Ein Bebauungsplan ist nicht patentierbar.

Die Ansprüche des Käufers einer unbeweglichen Sache wegen Mängel im Rechte werden durch die in Kenntnis dieser Mängel erfolgte Annahme nicht berührt.

Steht dem Bauübernehmer bei Beschädigung einer Anlage ein Schadenersatzanspruch zu?

Kann die Pfändung einer in Zukunft möglicherweise entstehenden Eigentümer-Hypothek im Grundbuch eingetragen werden?

Beweislast bezüglich der Frage, ob die Wohnung beim Einzuge frei von Ungeziefer gewesen ist oder nicht.

Berichte über den Hypotheken- und Grundstücksmarkt.

Die Preise für Ziegel, Zement und Gips in der zweiten Hälfte des Monats Juli 1906.

Bautätigkeit in Dresden. — Kleinwohnungen in Posen. — Hamburgische Mietestatistik.

Aus dem Verwaltungsbericht der Stadt Düsseldorf im ersten Halbjahr 1906.

Die traurige Lage der Dresdener Hausbesitzer.

Nächster internationaler Kongreß für billige Wohnungen in England 1907.

Über die Vermietung von Hausfluren und Toreingängen in Berlin zu Geschäftszwecken.

Finanzielle Notizen. — Börsenbericht. — Kurstabellen.

No. 36 enthält u. a.:

Zum Kapitel „Erbbaurecht".

Die Währschafts- (Umsatz-) Steuerordnung zu Frankfurt a. M.

Die Straßenreinigungspflicht der Anlieger.

Sind bei der Enteignung zum Zwecke einer neuen Straßenanlage die dem Enteigneten durch die Anlage der Straße entstehenden allgemeinen Vorteile auf die zu zahlende Entschädigungssumme in Anrechnung zu bringen?

Bayerisches Gesetz, die Überleitung von Hypotheken betreffend.

Bautätigkeit in der Stadt Straßburg in dem ersten Quartale 1906.

Die Besteuerung des Wertzuwachses.

Hypotheken- und Grundbesitz in Berlin.

Die 13. Jahresversammlung des Zentralverbandes der Ortskrankenkassen Deutschlands in Düsseldorf.

Verhandlungen auf dem Verbandstag Deutscher Mietervereine in Leipzig.

Vom Baumarkte.

Eine Umwälzung in der Mietezahlung der Wirte.

Bodenreformer.

Die Kündigung des Mietsvertrages.

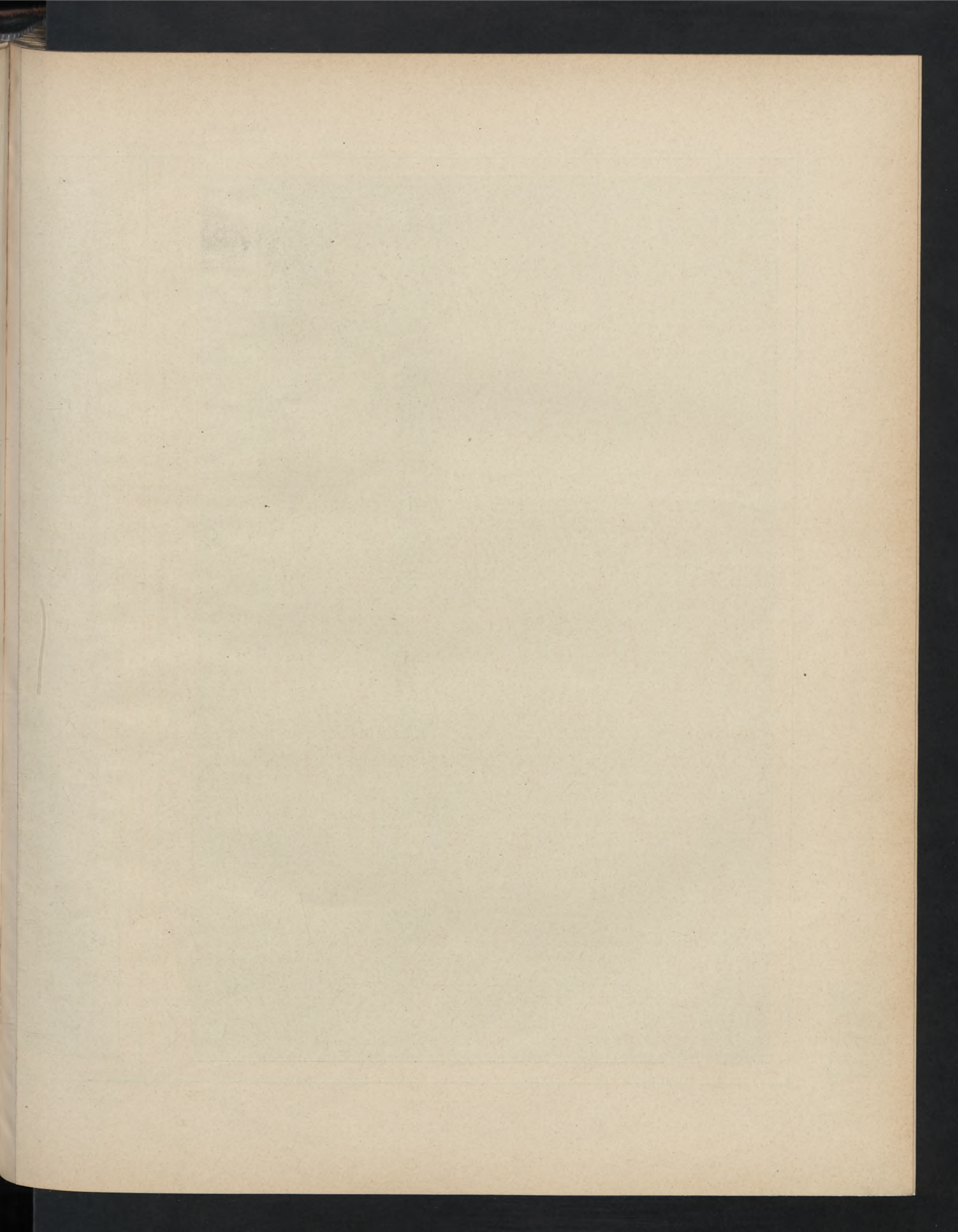
Die Wertzuwachssteuer für Rixdorf.

Verbesserung des Grundstücks-Taxationswesens.

Finanzielle Notizen. — Börsenbericht. — Kurstabellen.

Preis vierteljährlich 3 Mk. Berlin W., Steglitzer Straße No. 11.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

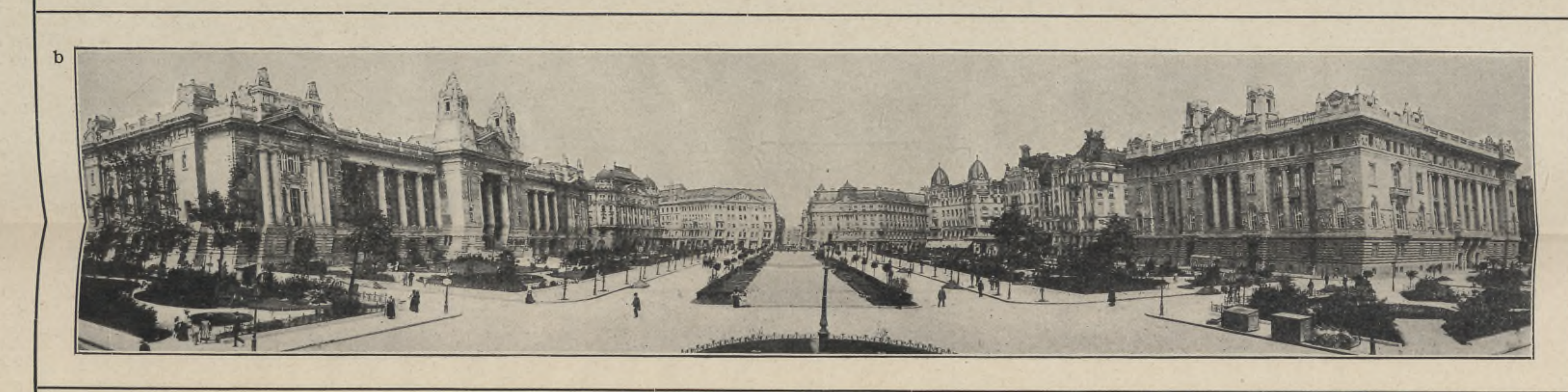


a

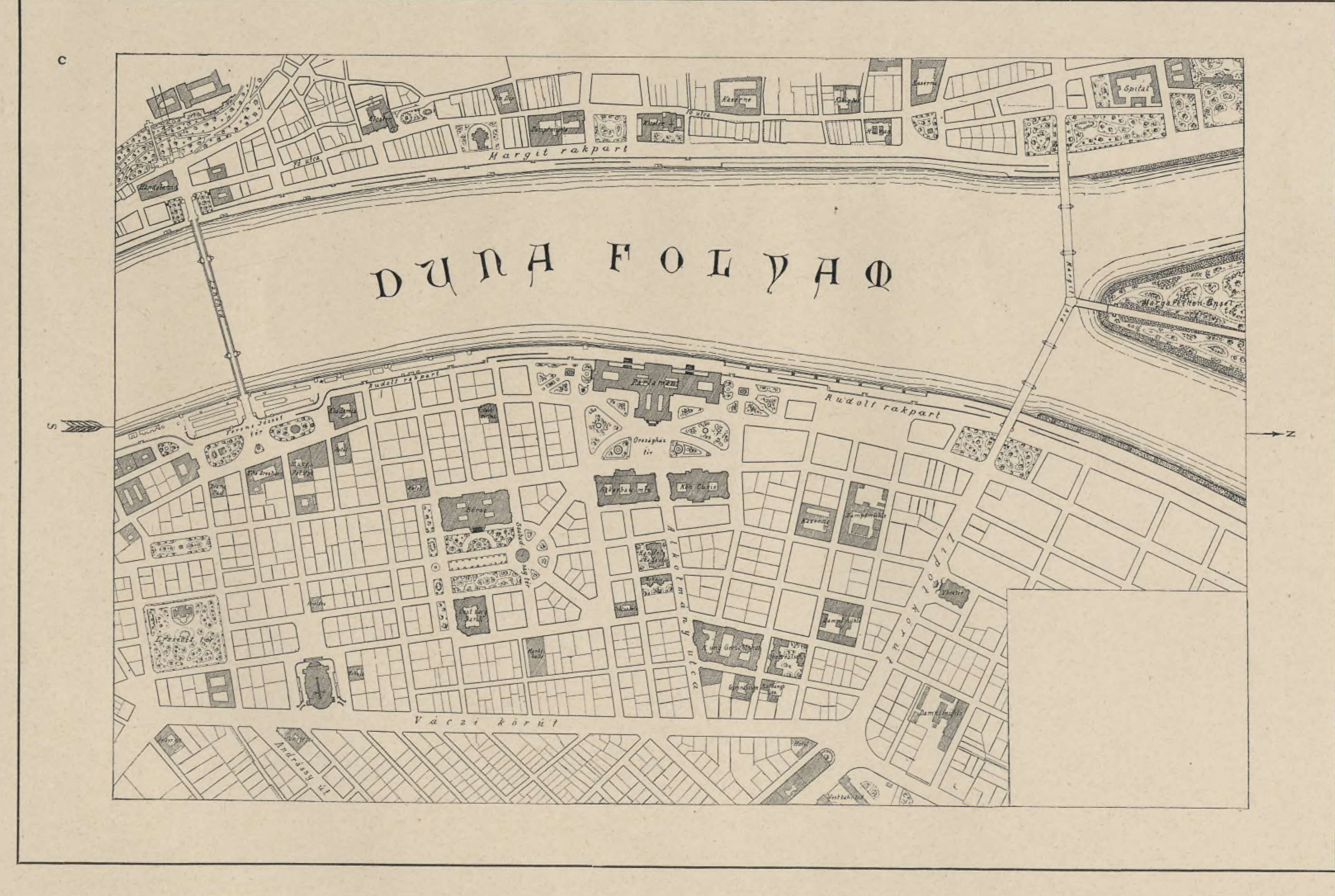


Blick auf das Parlament und die Donauufer von der Margarethenbrücke.
Nach einem Lichtdruck aus dem Werke „Das ungarische Parlamentsgebäude“, Verlag Carl Divald, Budapest.

b



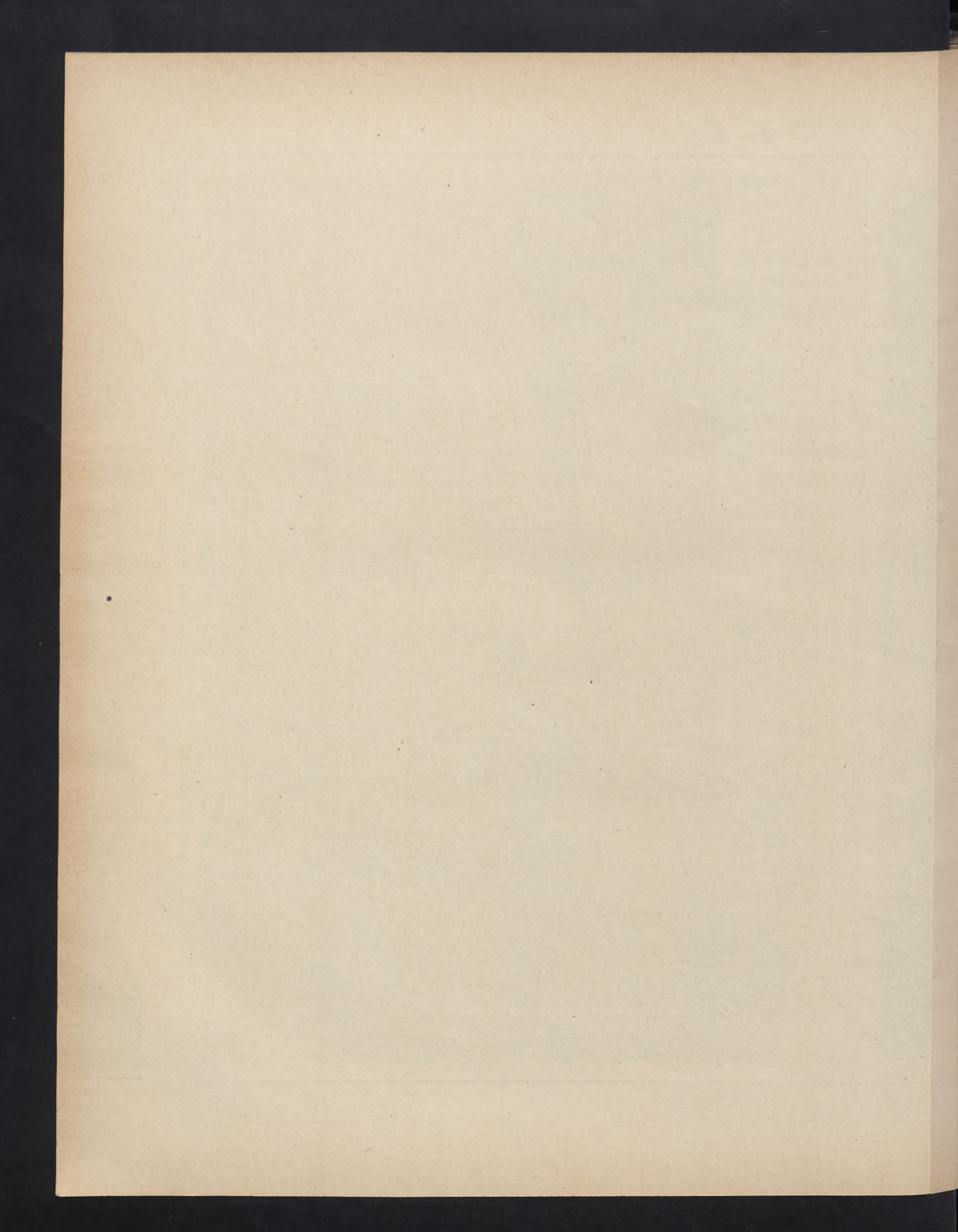
c

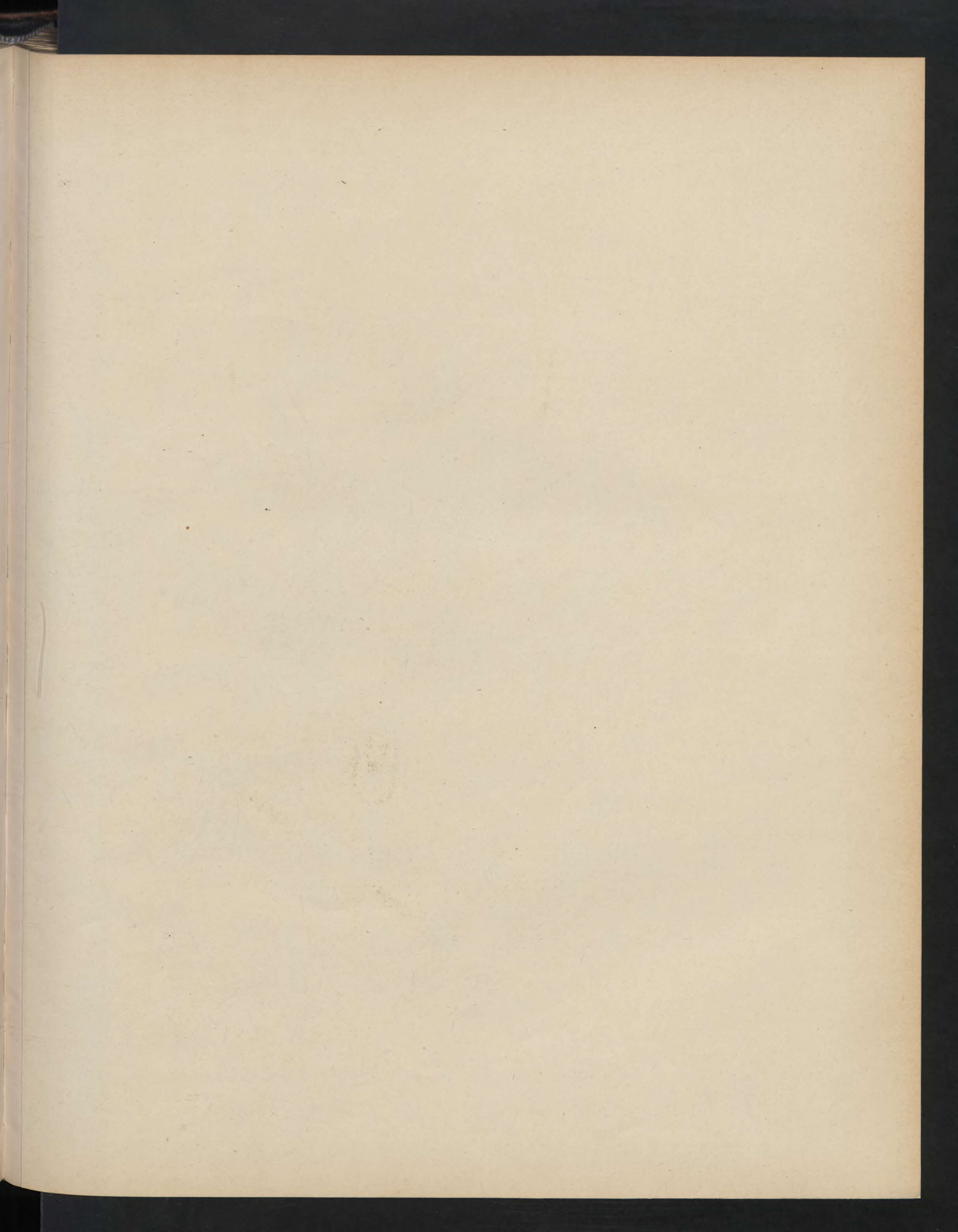


Der Freiheitplatz und das Parlamentsviertel in Budapest.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





TRAVE

OSTSEE

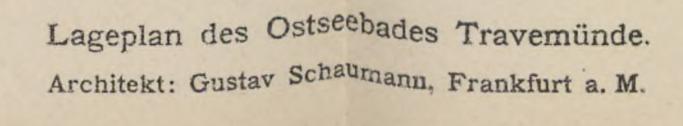
Feldmark Gneversdorf

Strandpromenade

Weg nach dem Kurgarten

▪ Vorhandene Gebäude

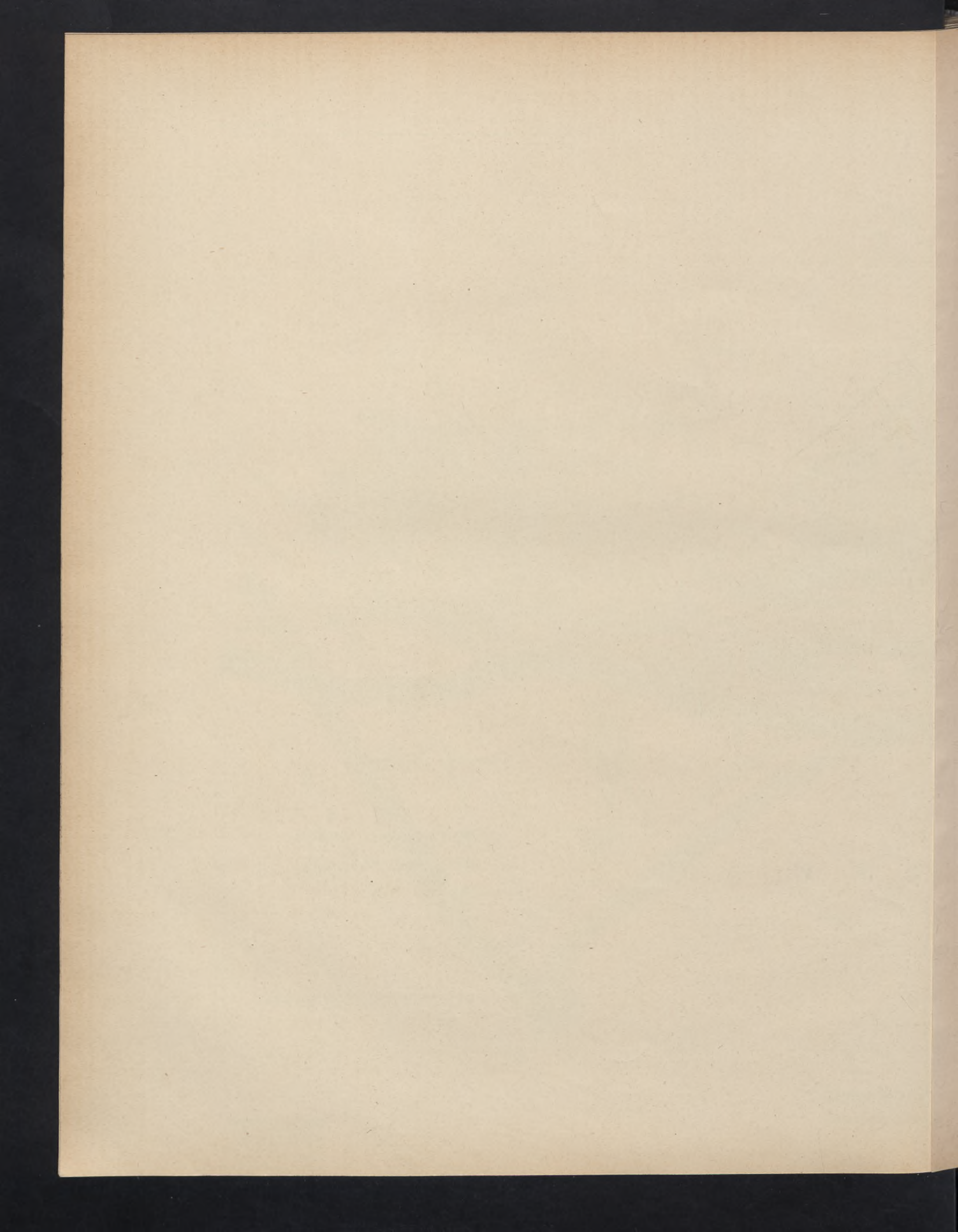
▨ Geplante Bebauung

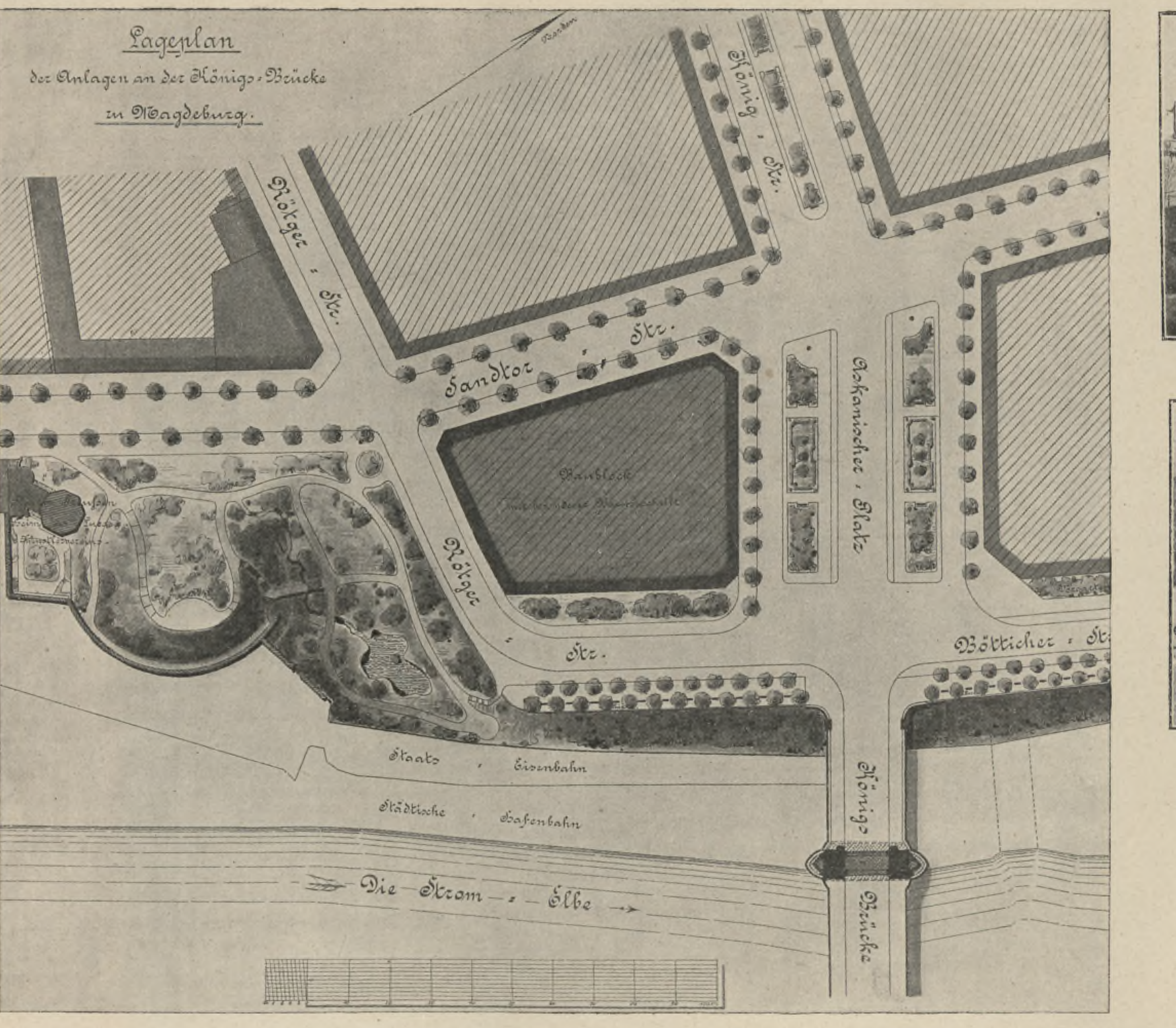


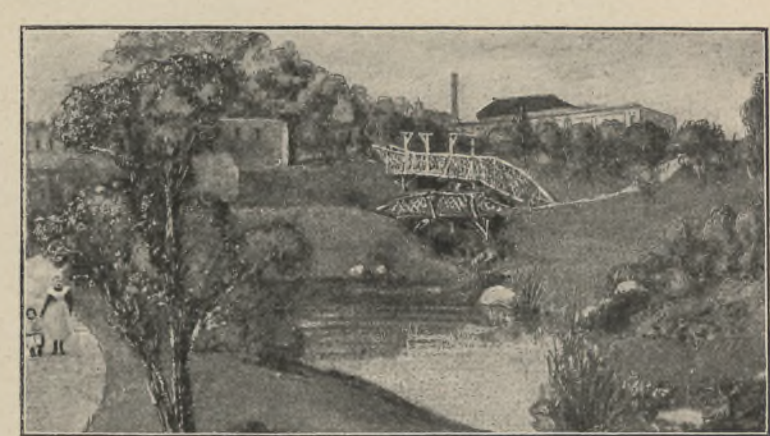
Lageplan des Ostseebades Travemünde.

Architekt: Gustav Schaumann, Frankfurt a. M.











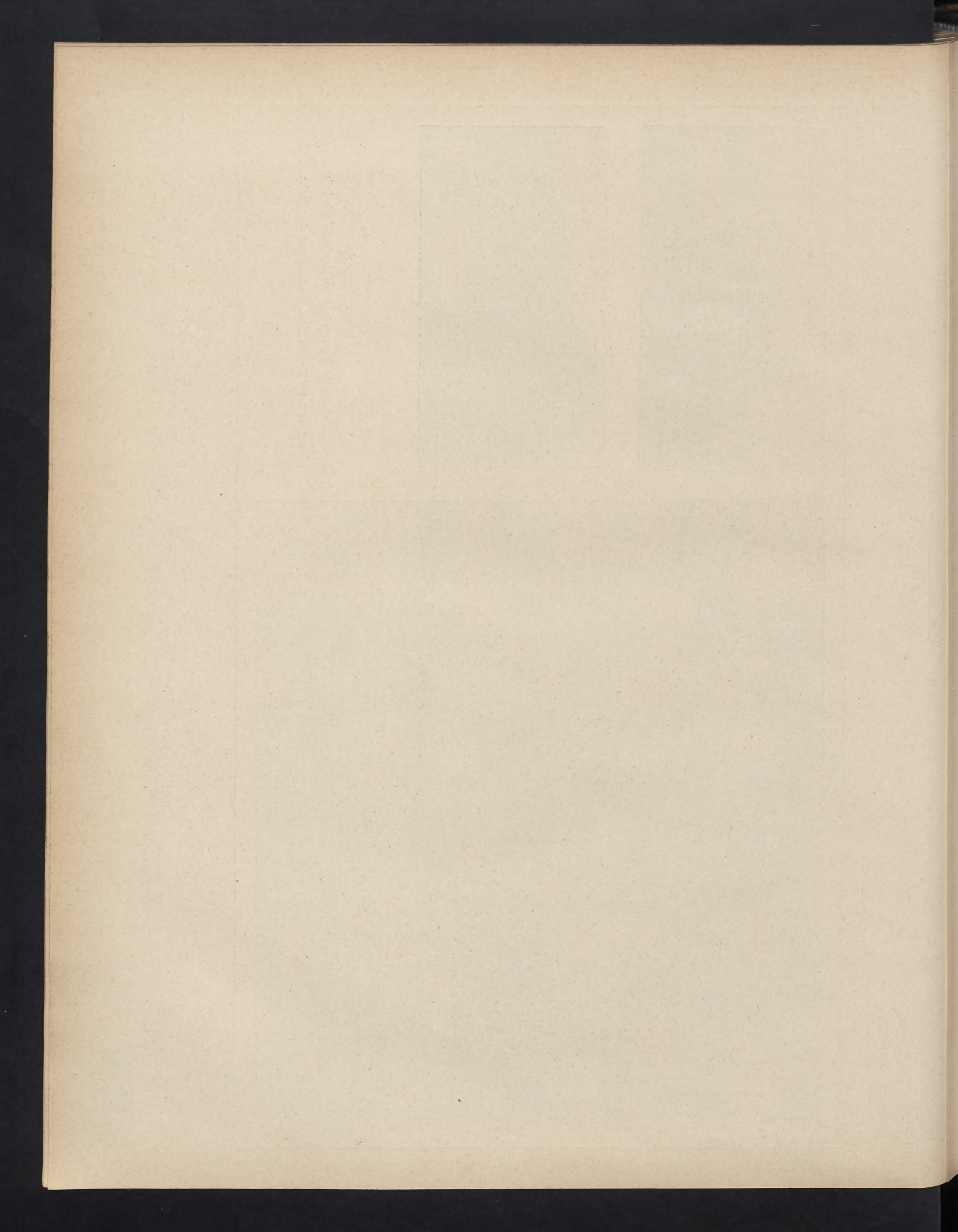
Magdeburg:

Städtische Parkanlage an der Königsbrücke.

Architekt: Peters und Gartenarchitekt: Schoch.



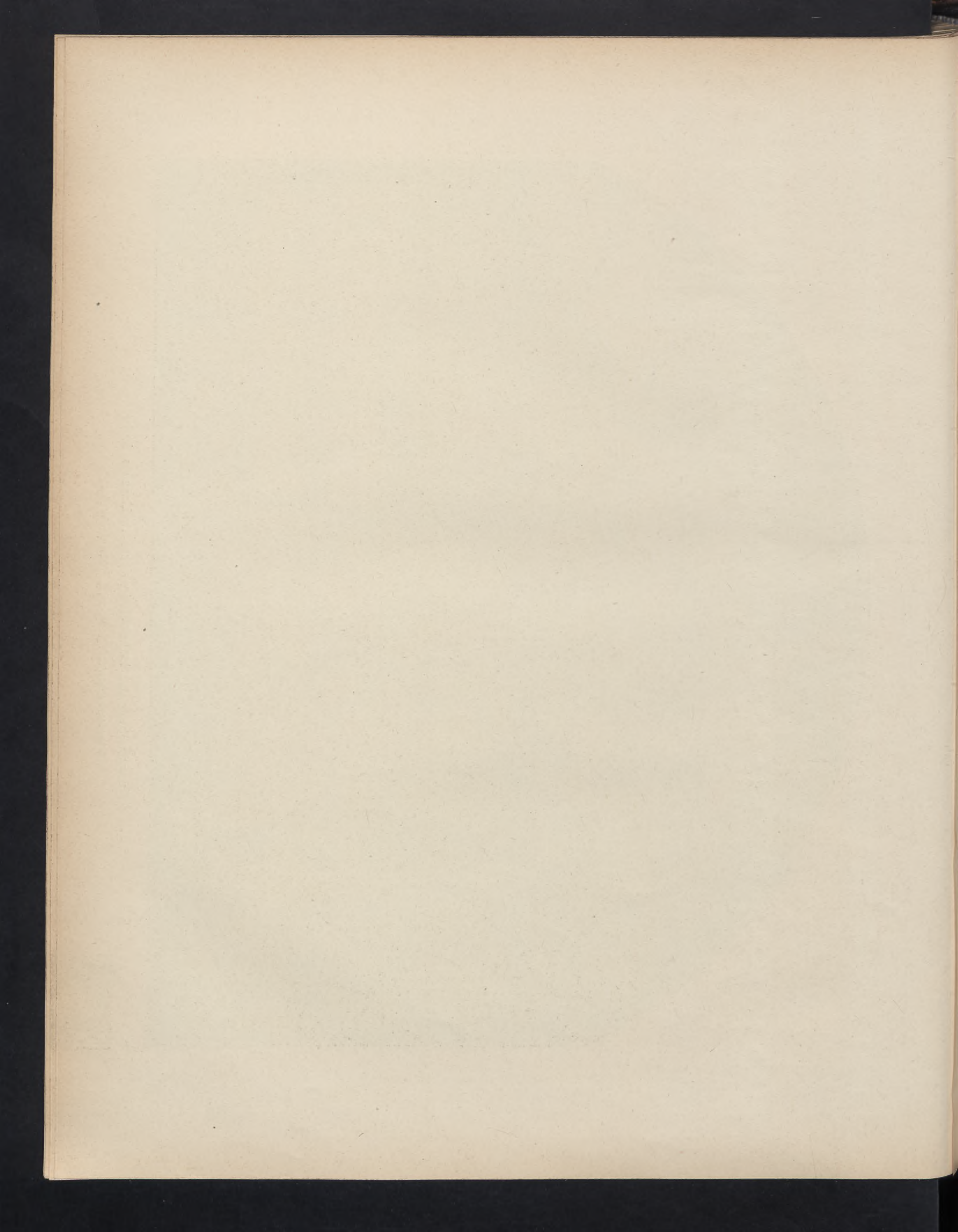
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

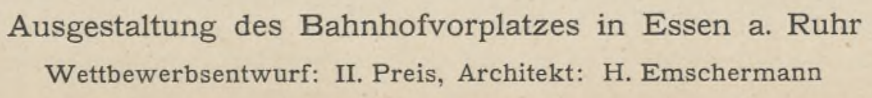


Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes in Essen a. Ruhr

Wettbewerbsentwurf: I. Preis, Architekt: W. Venhofen





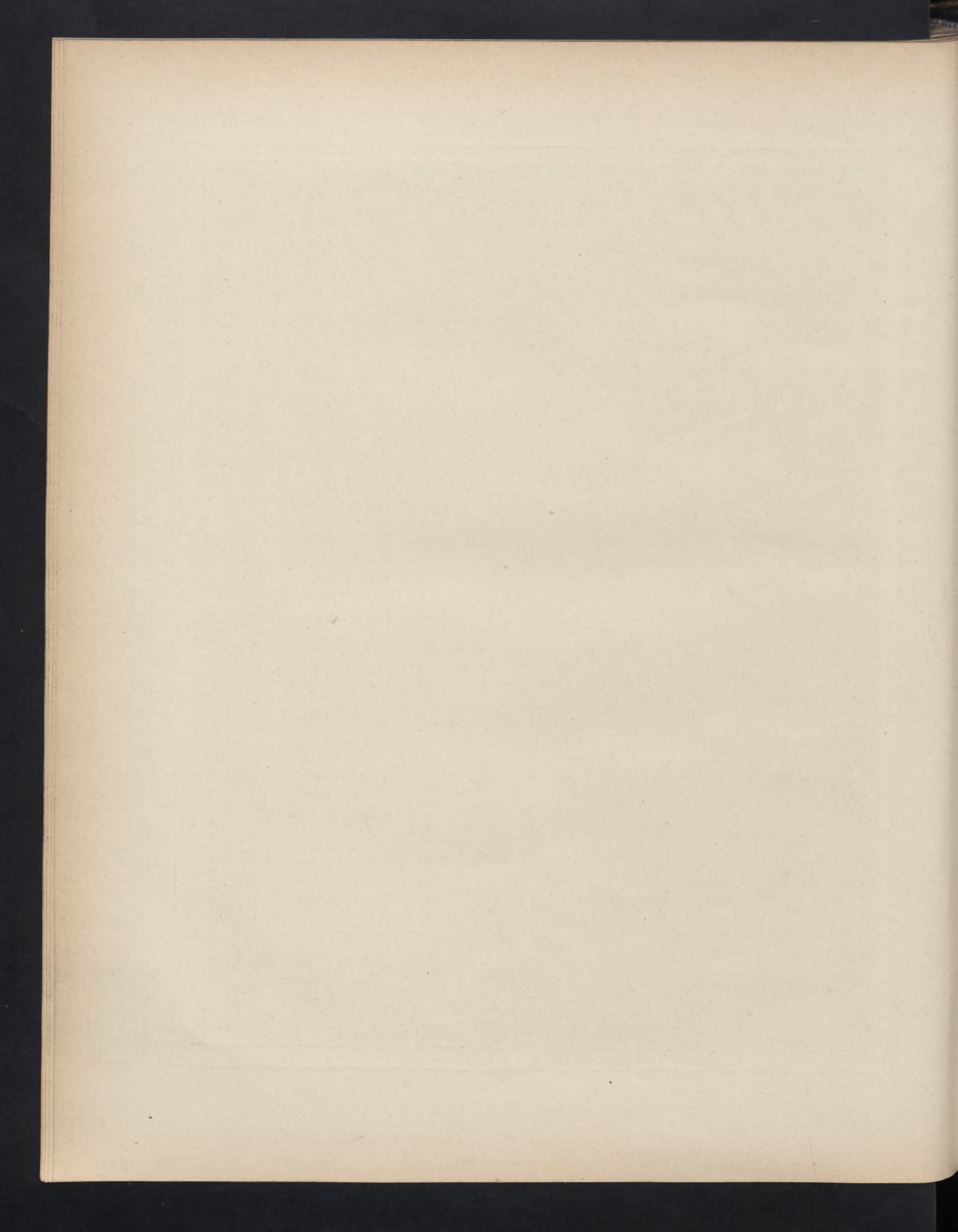


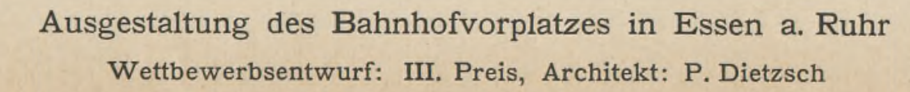
Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes in Essen a. Ruhr

Wettbewerbsentwurf: II. Preis, Architekt: H. Emschermann



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

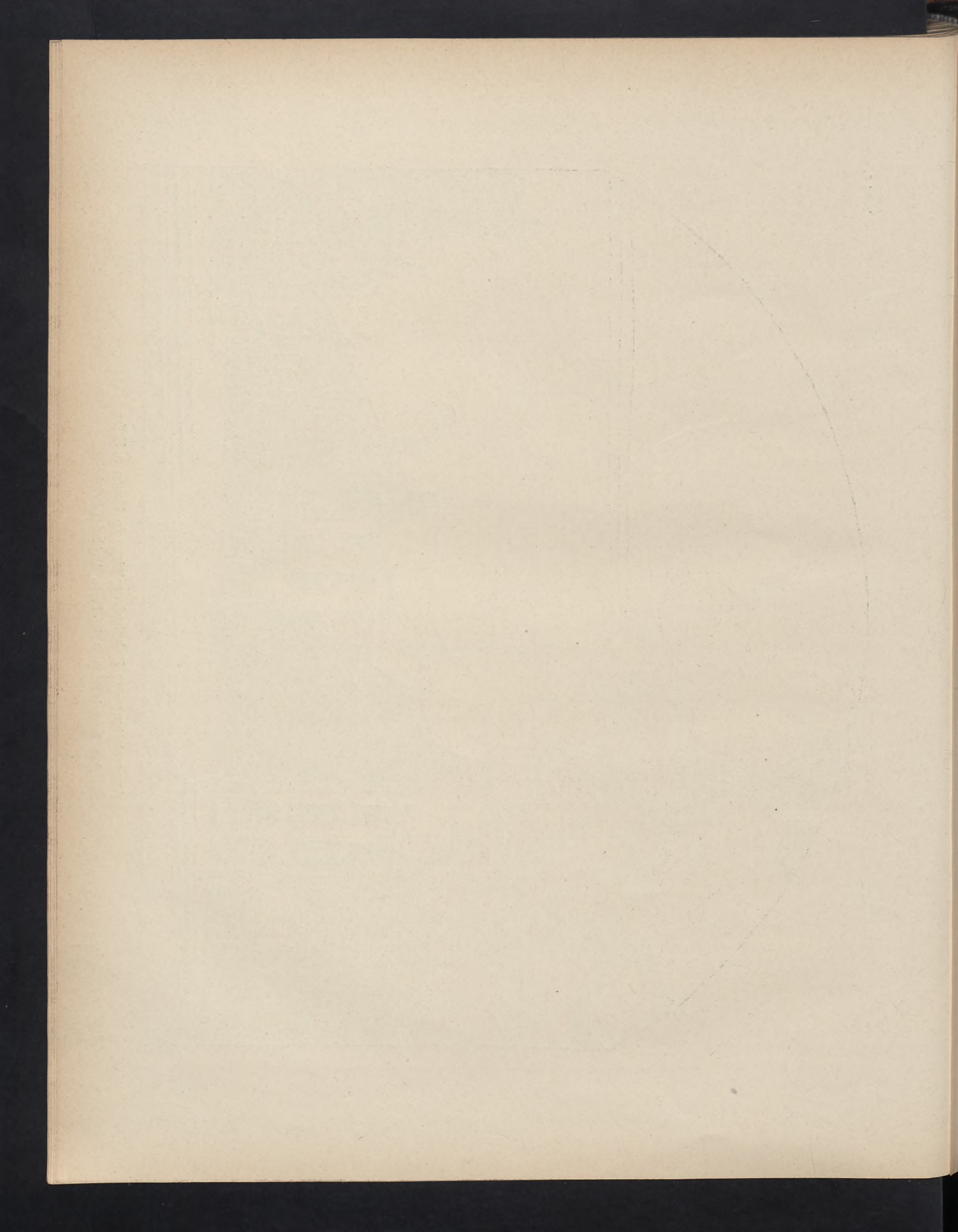


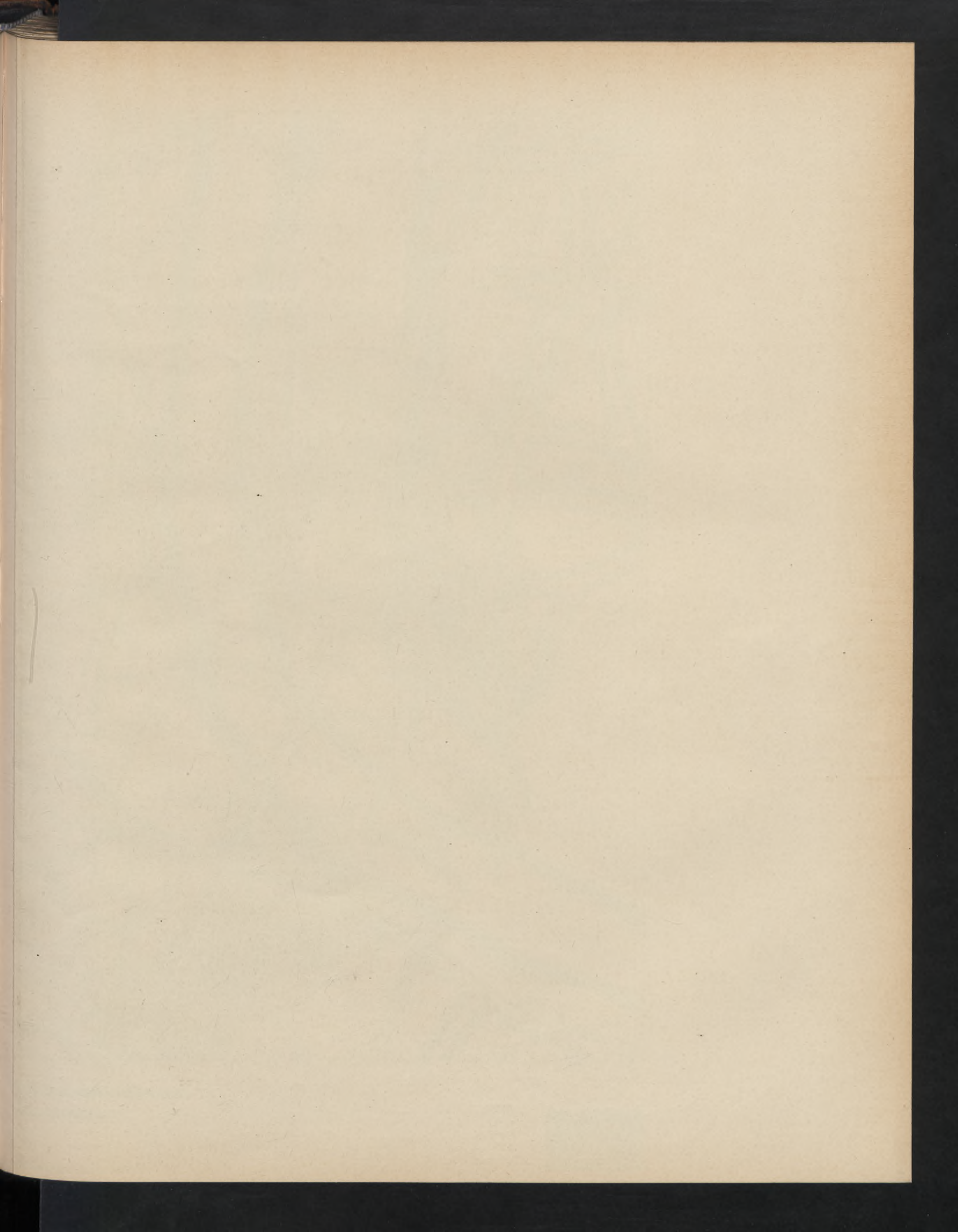


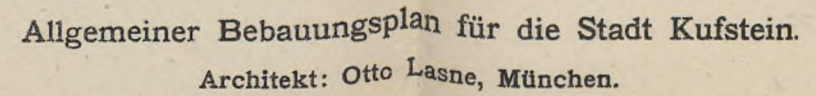
Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes in Essen a. Ruhr

Wettbewerbsentwurf: III. Preis, Architekt: P. Dietzsch







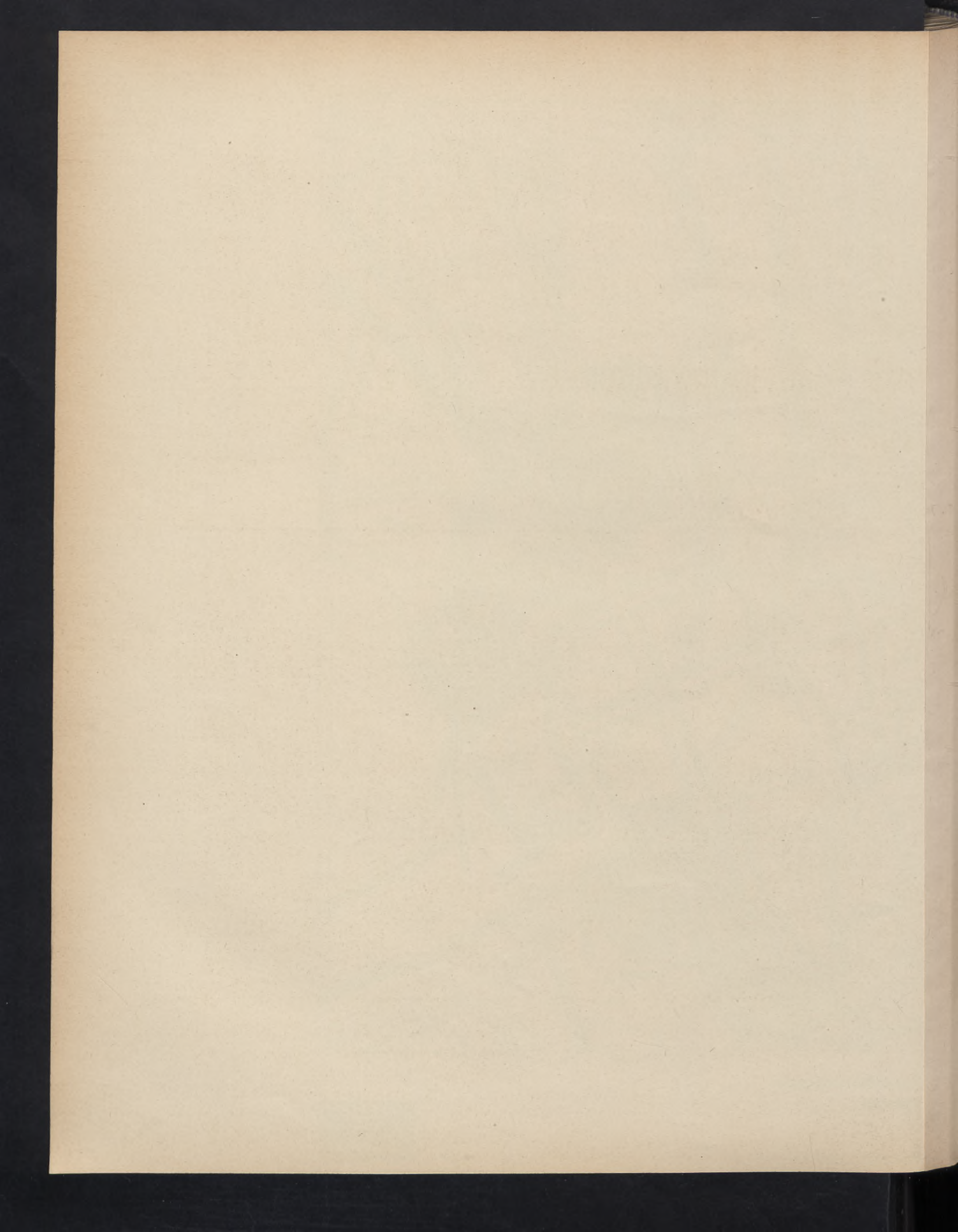


Allgemeiner Bebauungsplan für die Stadt Kufstein.

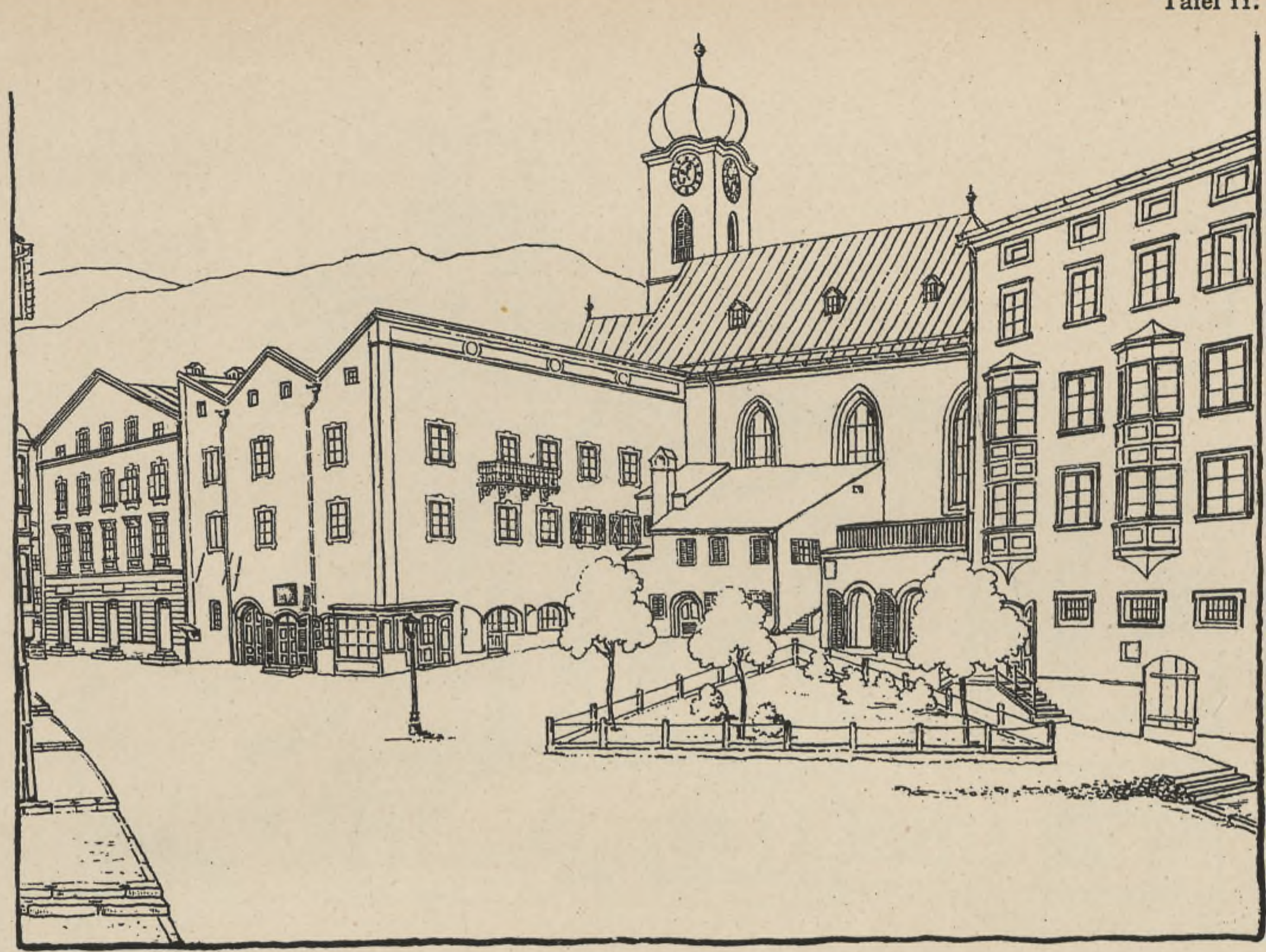
Architekt: Otto Lasne, München.



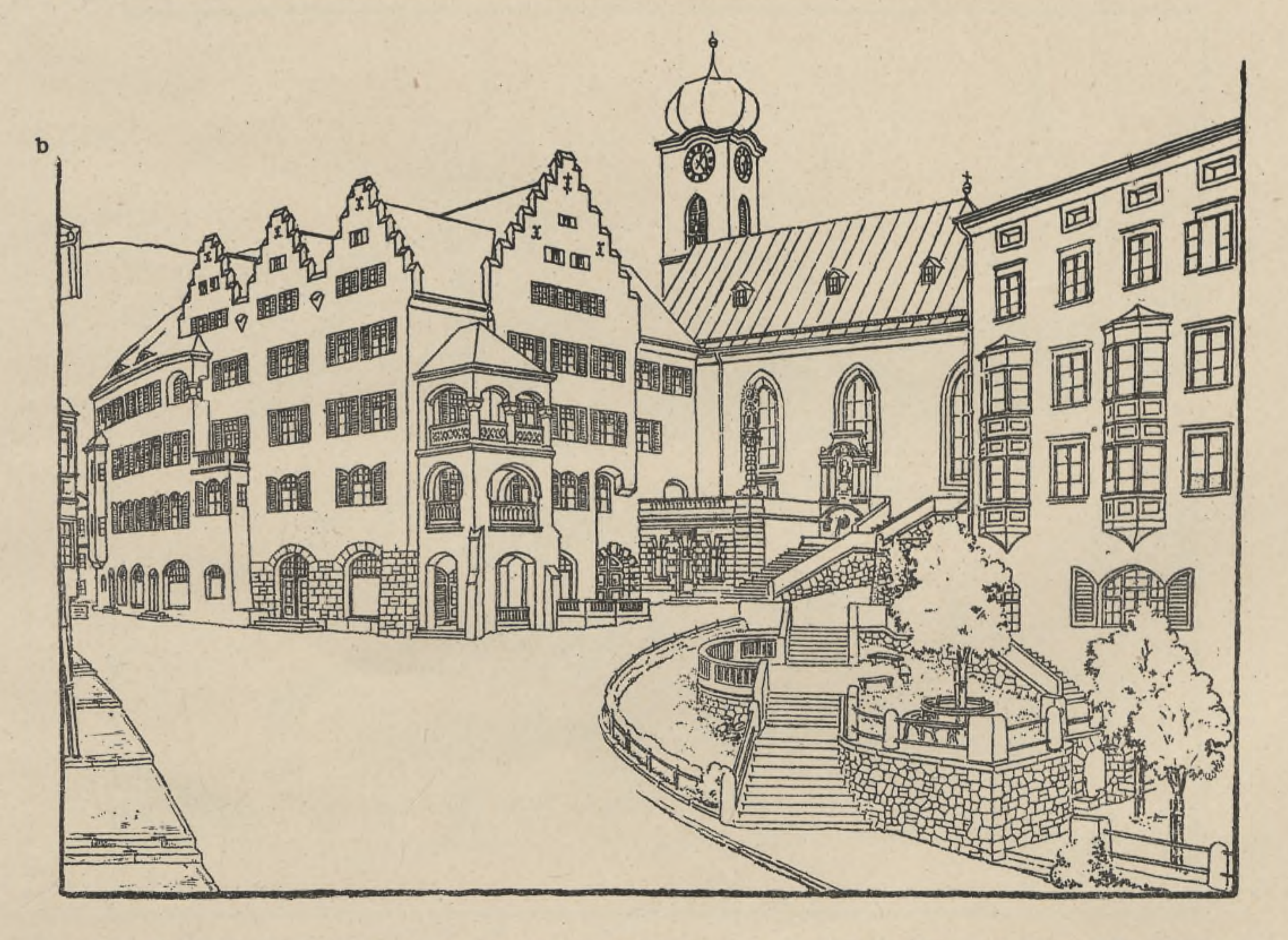
Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b

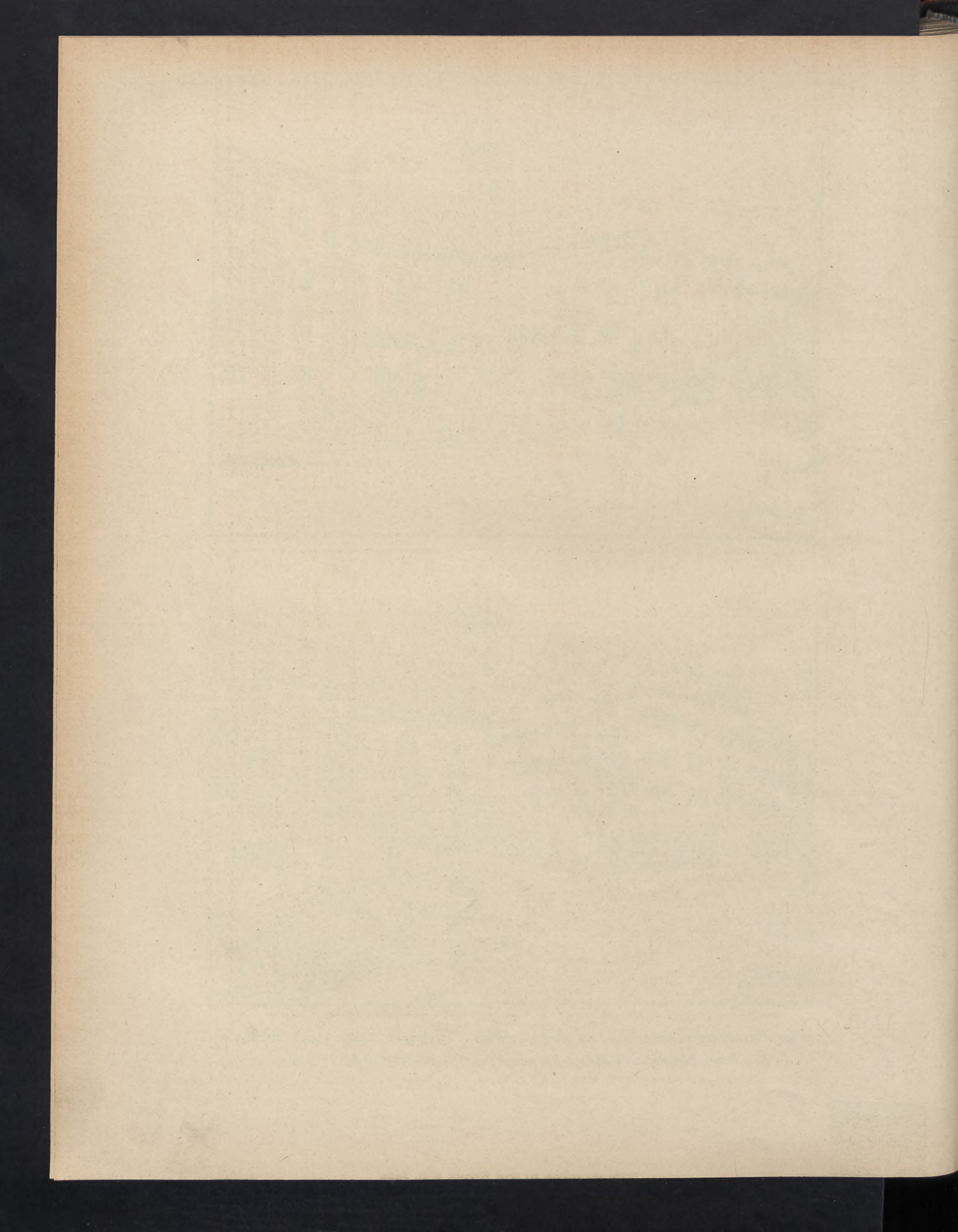


Zum Generalbebauungsplane der Stadt Kufstein. Architekt: Otto Lasne, München.

Der untere Stadtplatz: a) Bestand bis zum Jahre 1898. b) Entwurf zur Umgestaltung.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a

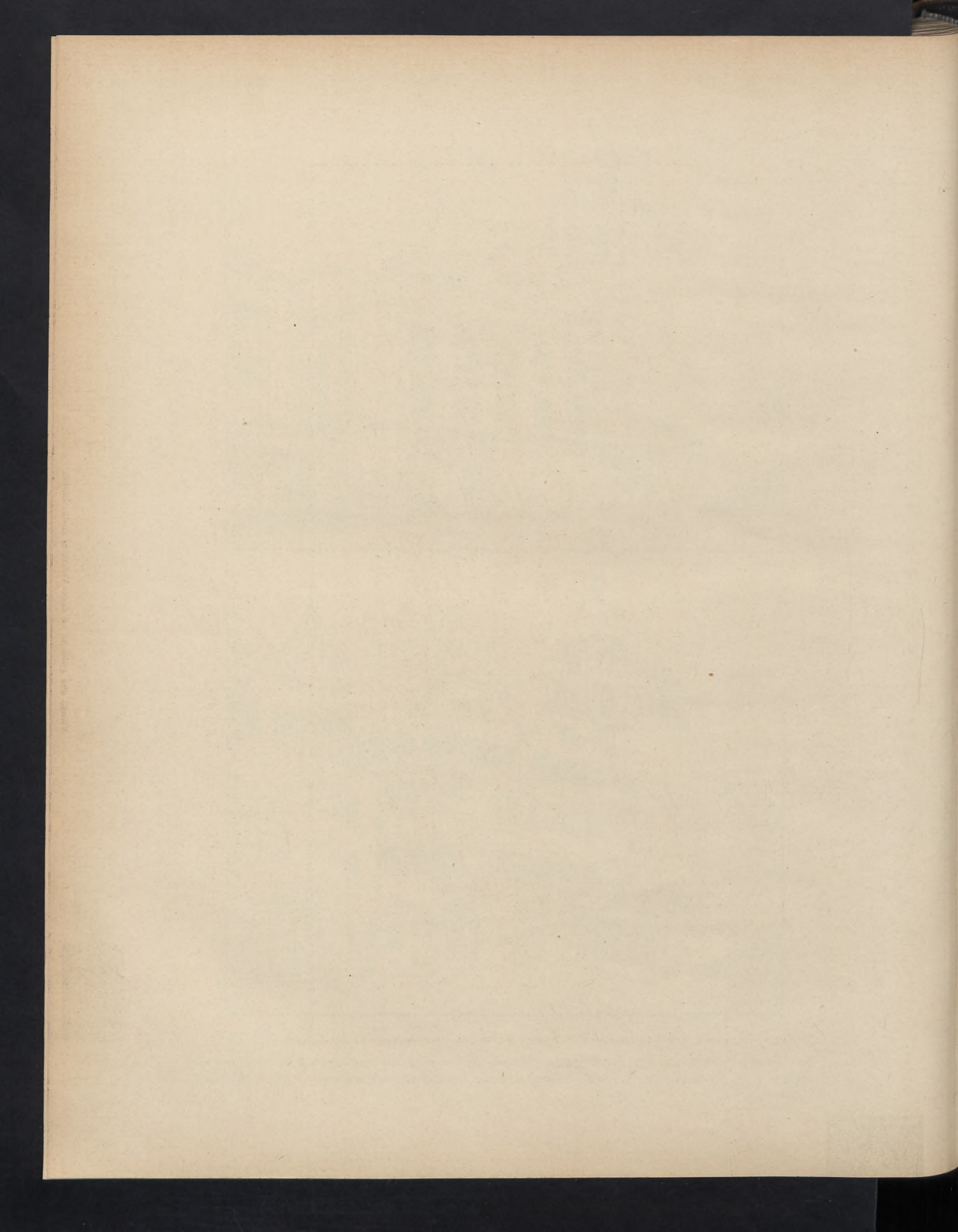
b

Zum Generalbebauungsplane der Stadt Kufstein. Architekt: Otto Lasne, München.

Teil des oberen Stadtplatzes: a) Gegenwärtiger Bestand. b) Vorschlag zur Umgestaltung (Rechtseitige Ecke aus dem Wettbewerbsentwurfe für die Kufsteiner Sparkasse der Architekten Hessemer & Schmidt, München.)



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

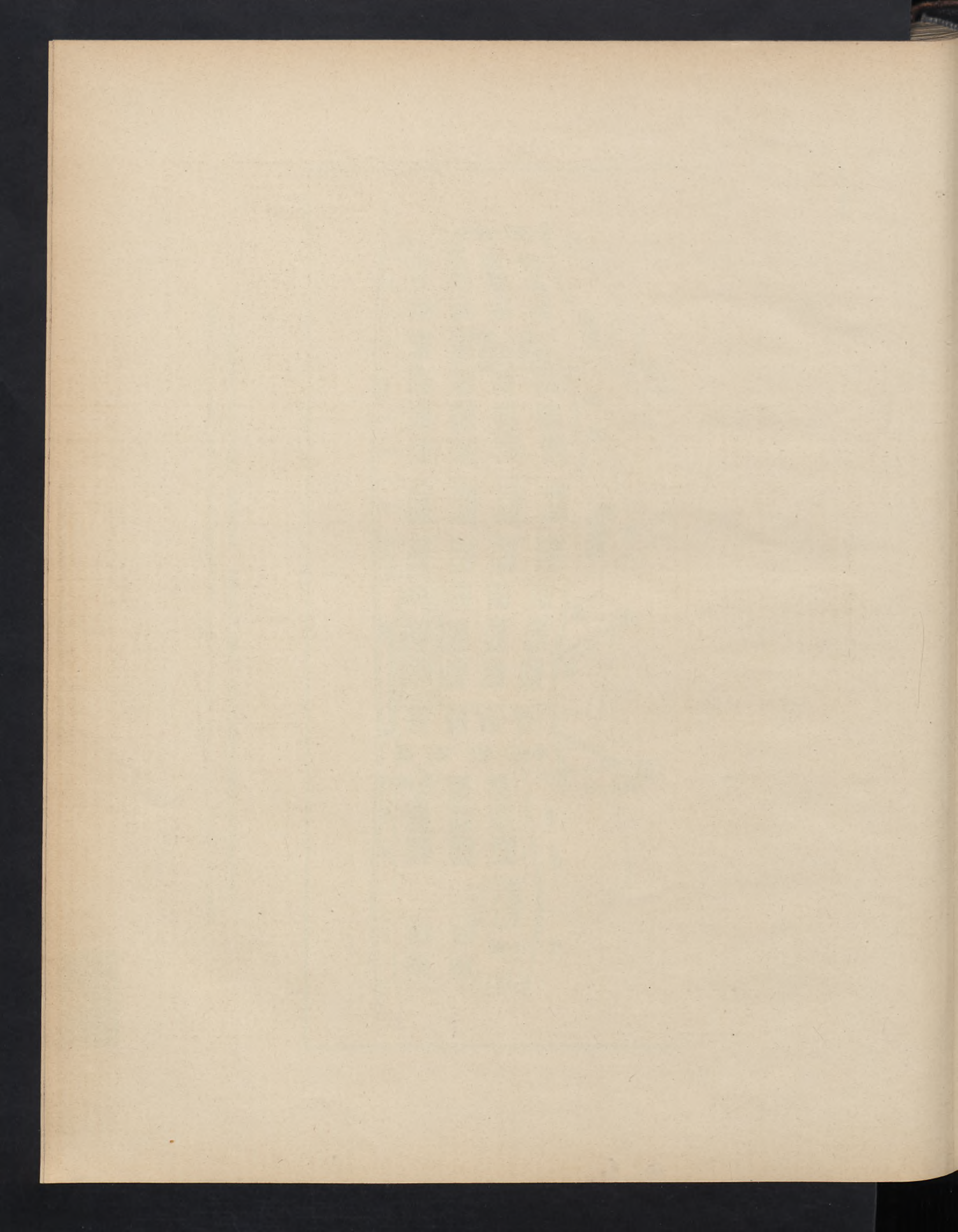


Zum Generalbebauungsplane der Stadt Kufstein. Architekt: Otto Lasne, München.

Baugruppe Haus No. 110—113 und 115 mit Übergang von viergeschossiger zu dreigeschossiger Bebauung.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Zum Generalbebauungsplane der Stadt Kufstein. Architekt: Otto Lasne, München.

Baugruppe an der Kinkstraße mit Übergang von viergeschossiger zu dreigeschossiger Bebauung.



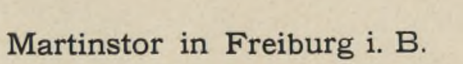
Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a

b




Martinstor in Freiburg i. B.

a) Innenseite. b) Außenseite.

Architekt: Karl Schäfer.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

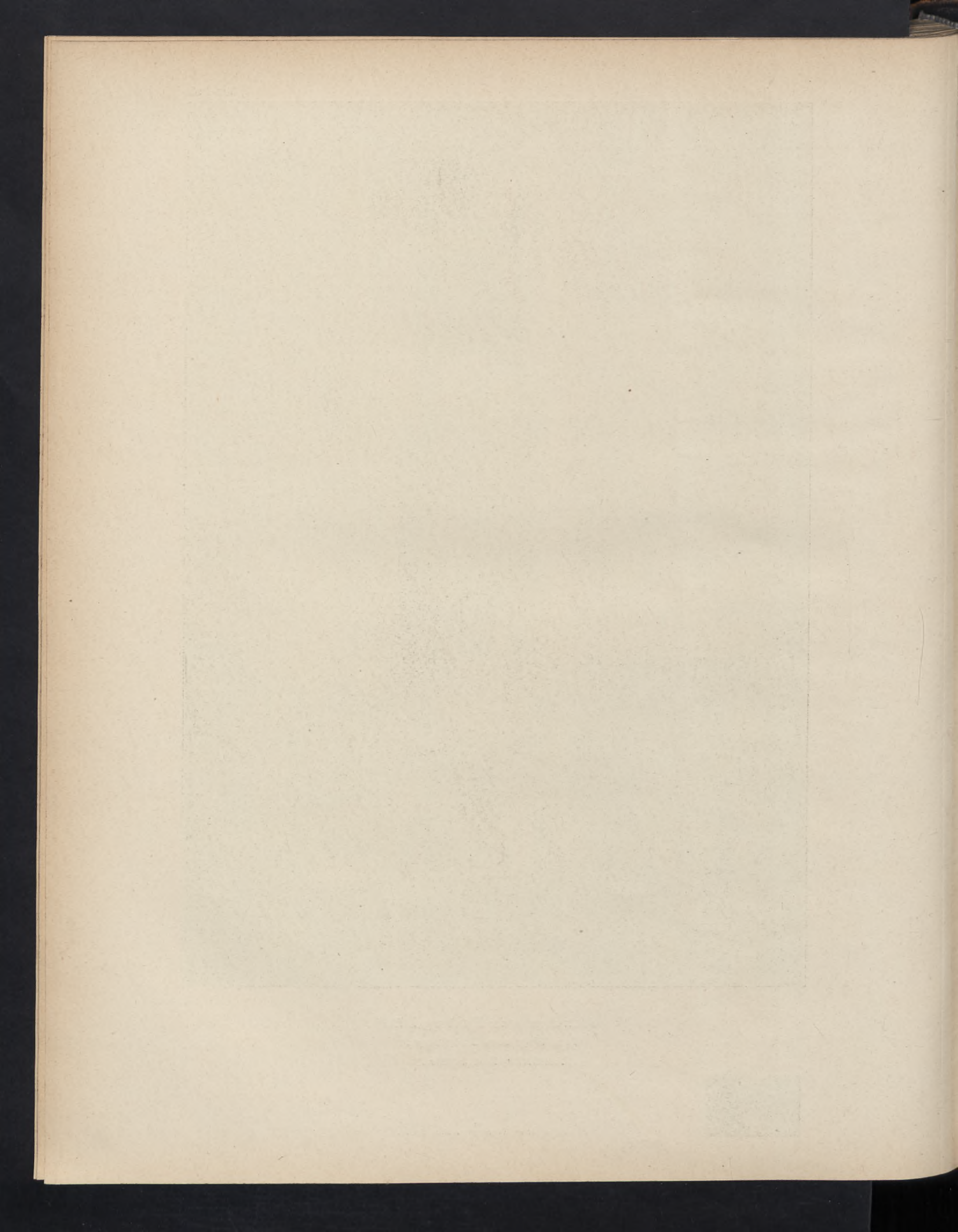
Schwabentor in Freiburg i. B.

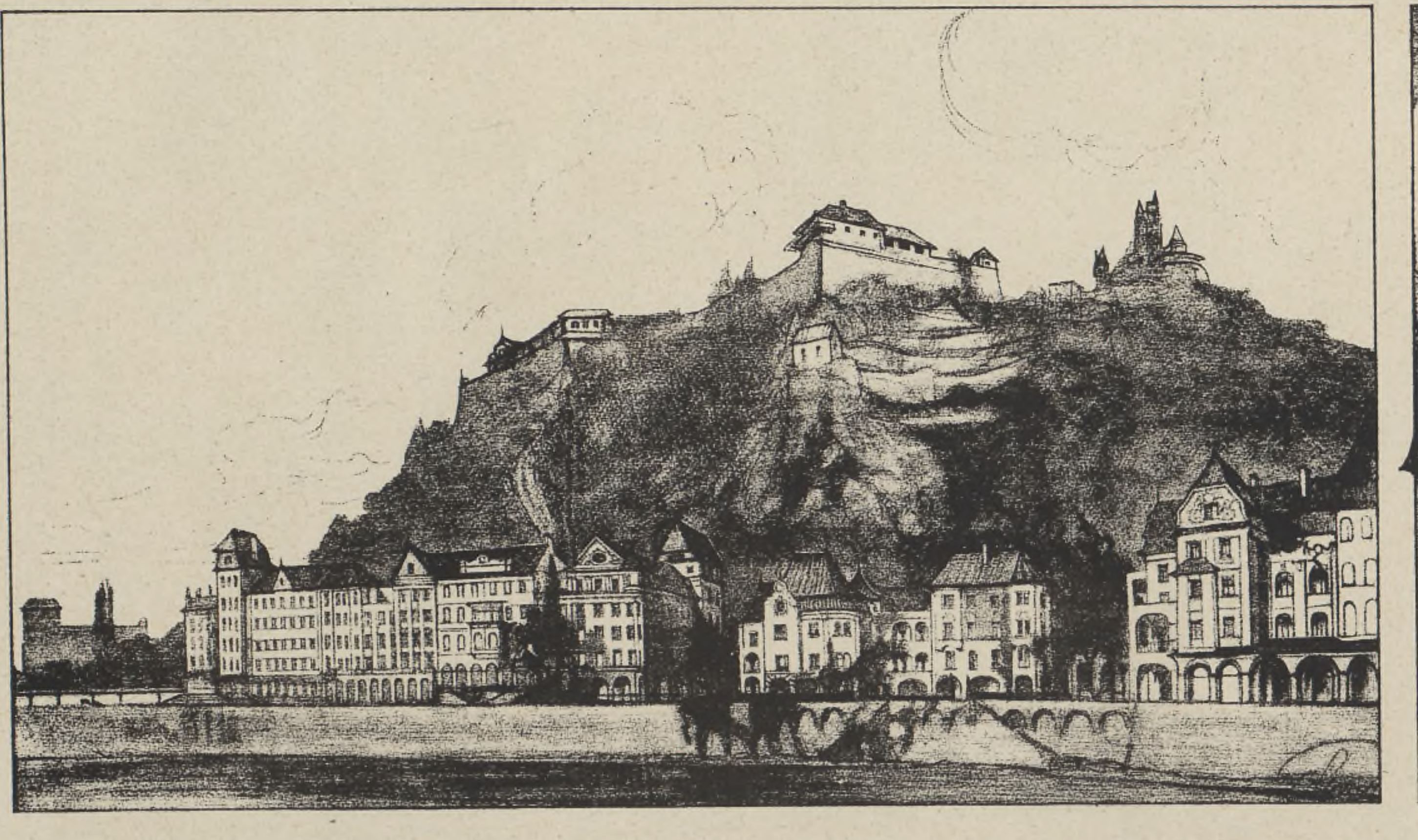
Vom Wege zum Schloßberge.

Architekt: Karl Schäfer.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







N

Kepler - Strasse.

Neu Projektirte - Strasse.

Neu Proj. Str.

Neu Proj. Str.

Neu Pr.-Str.

Neu Projektirter-
Platz.

Fellinger G.

Lend - Kai.

MUR — FLUSS

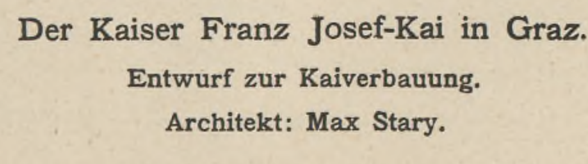
Kaiser Franz Josef Kai.

Mühlgang.

Wickenburgg.

Der Sak.

0 10 20 30 40 50 100M.



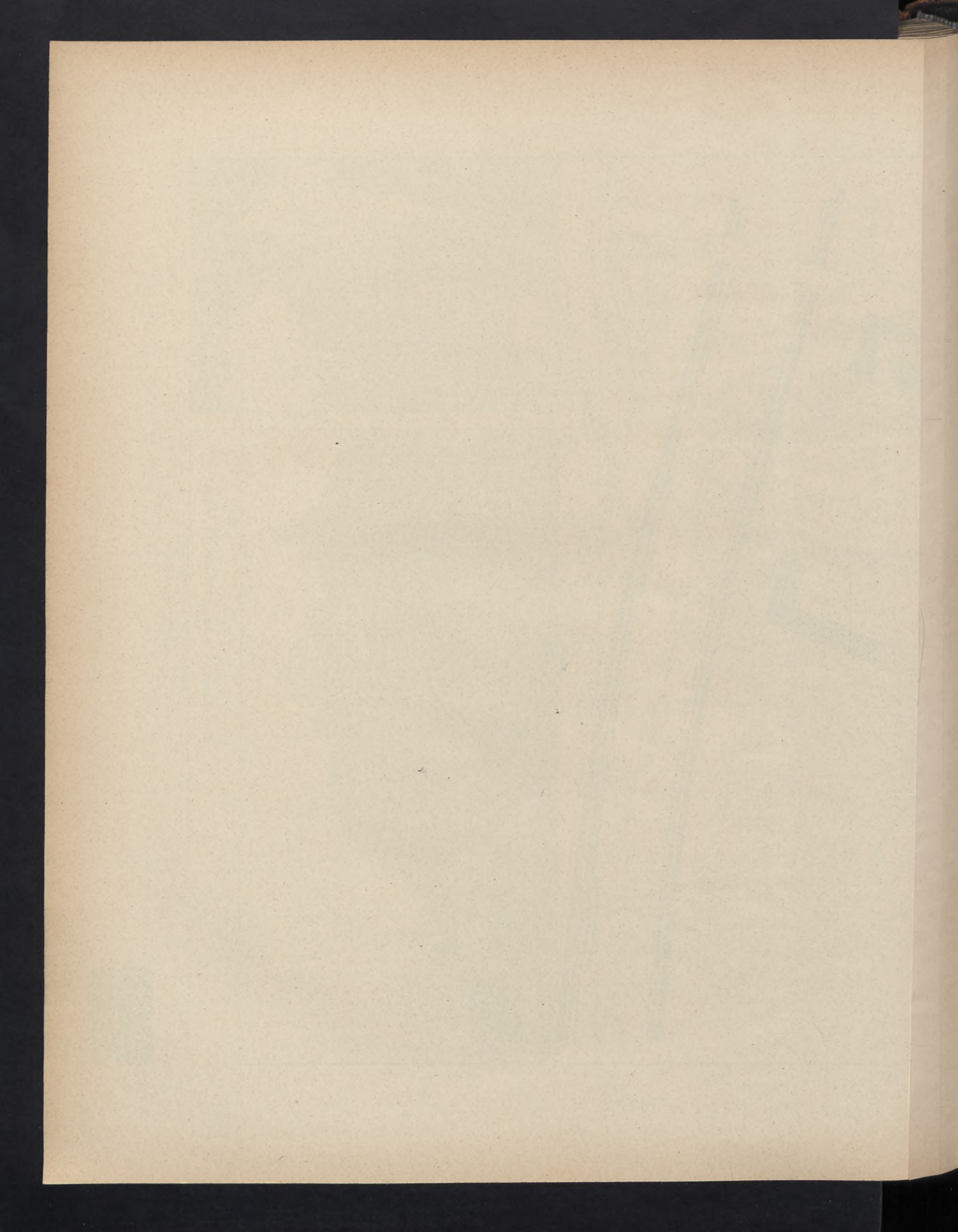
Der Kaiser Franz Josef-Kai in Graz.

Entwurf zur Kaiverbauung.

Architekt: Max Stary.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

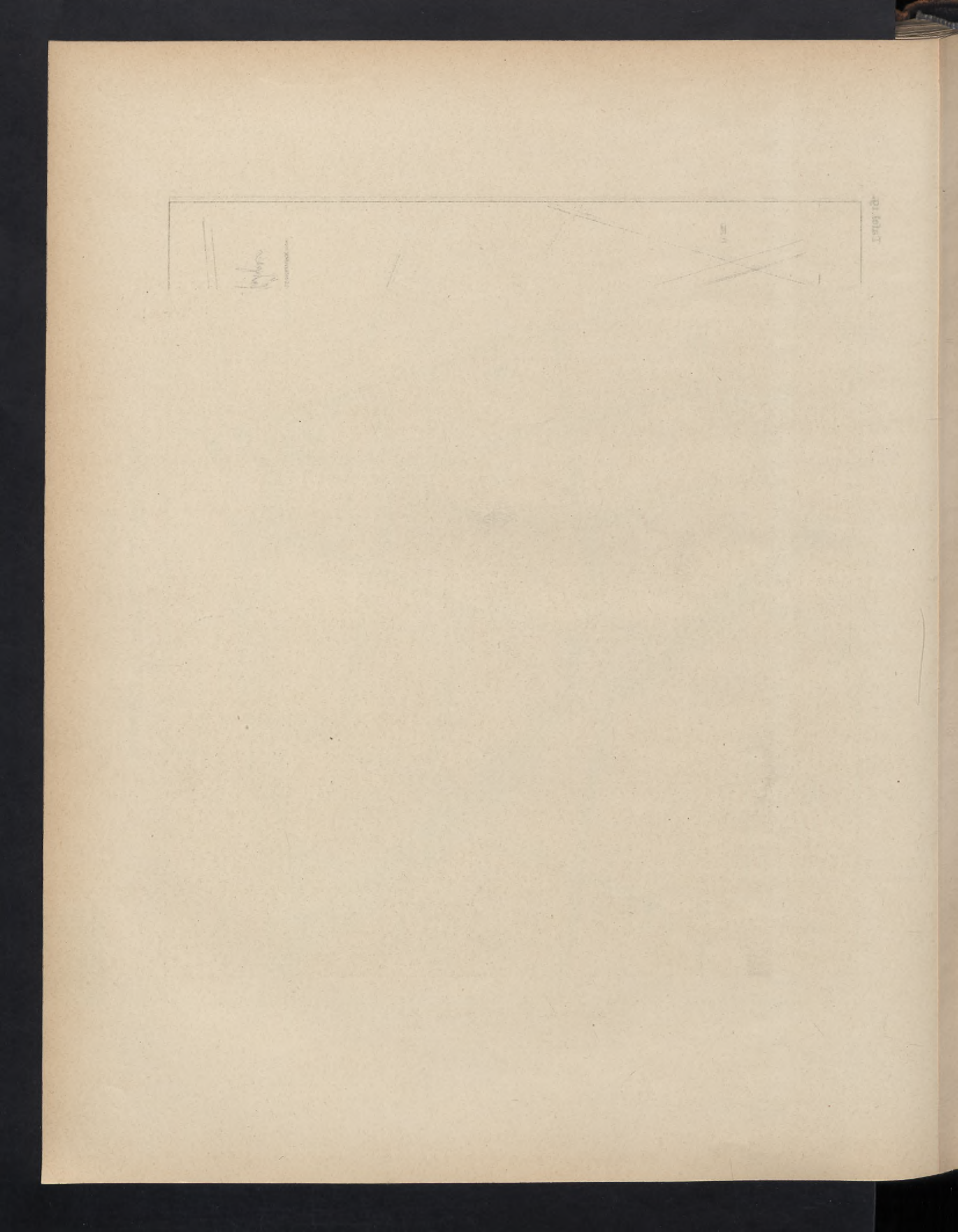


Straßenplan für die Villenkolonie Buchschlag.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

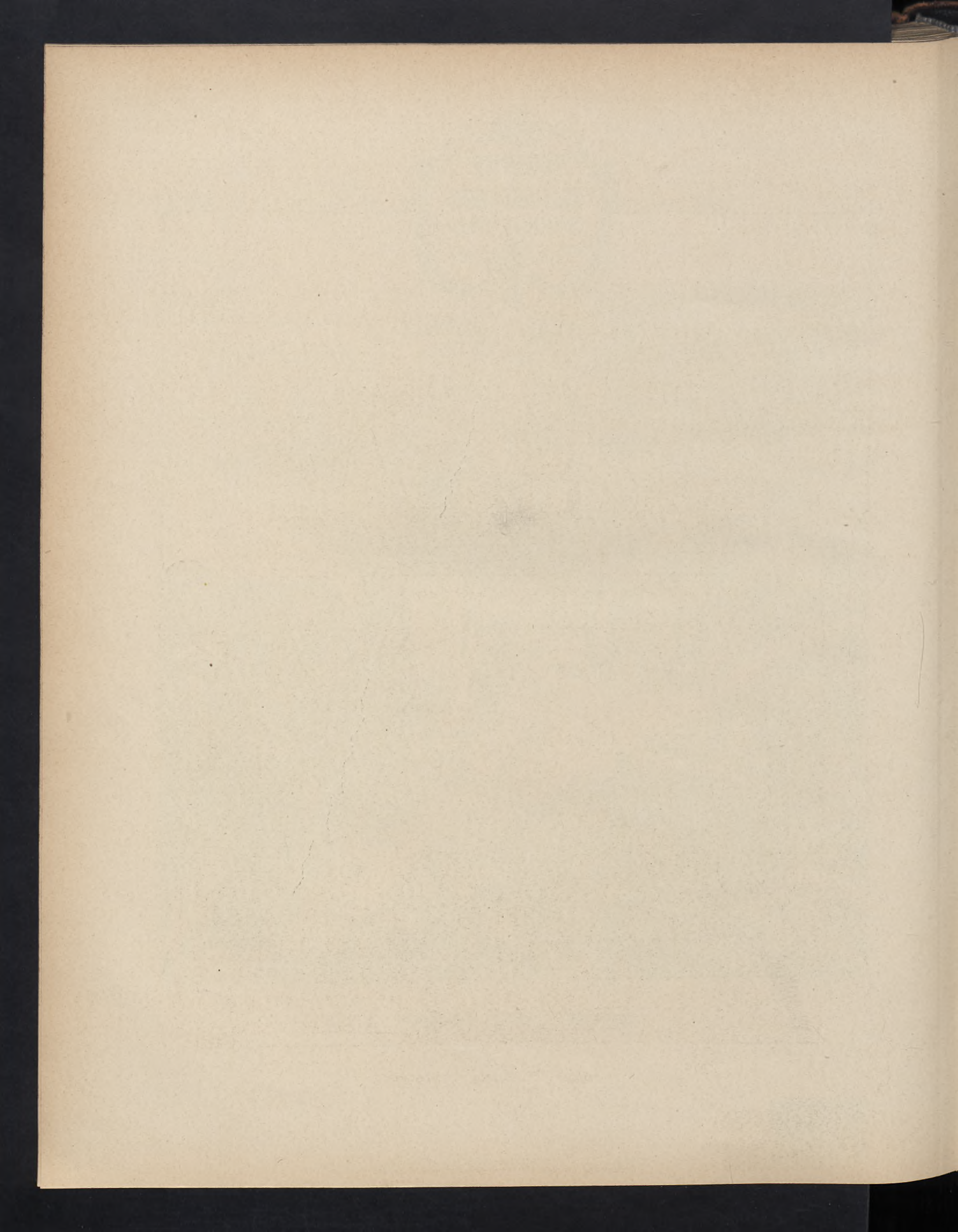


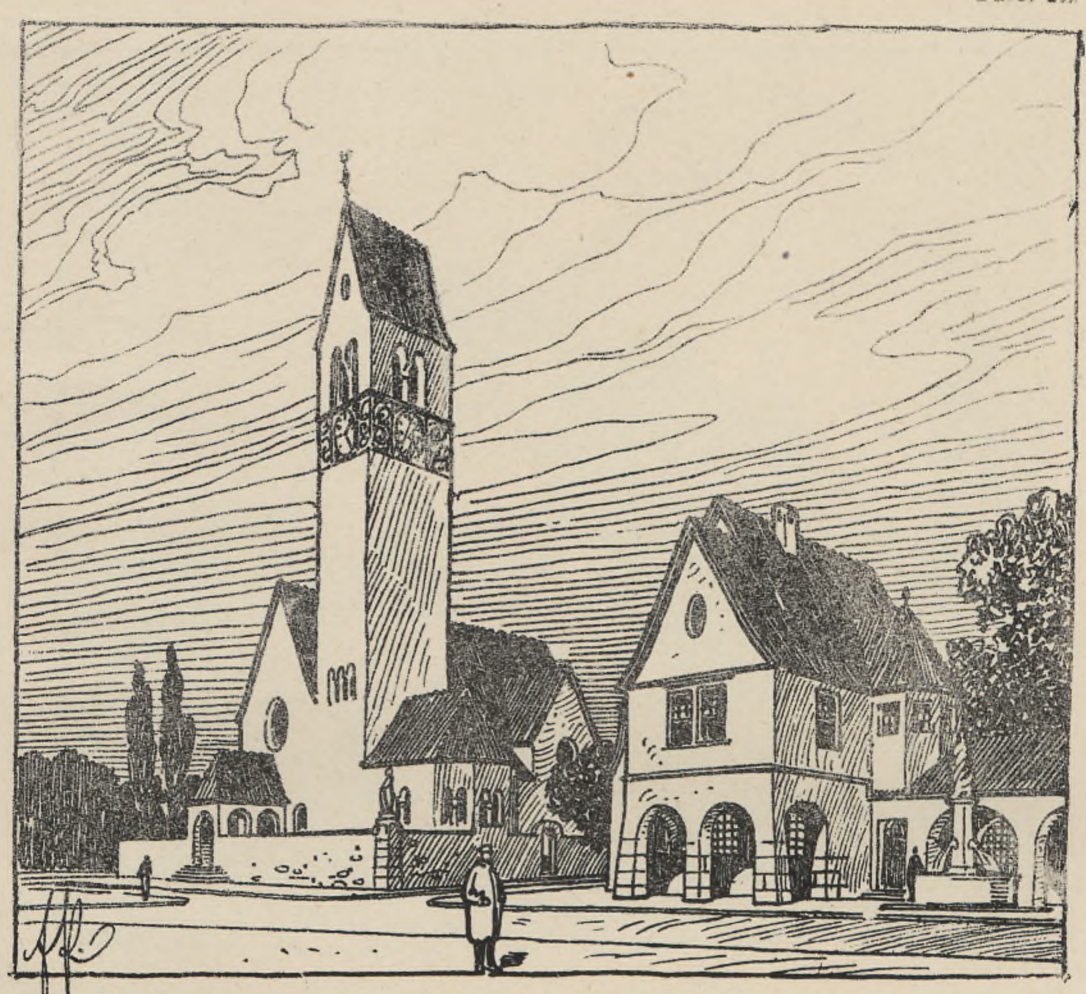
KOLONIE BUCHSCHLAG ~MARKTPLATZ~

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





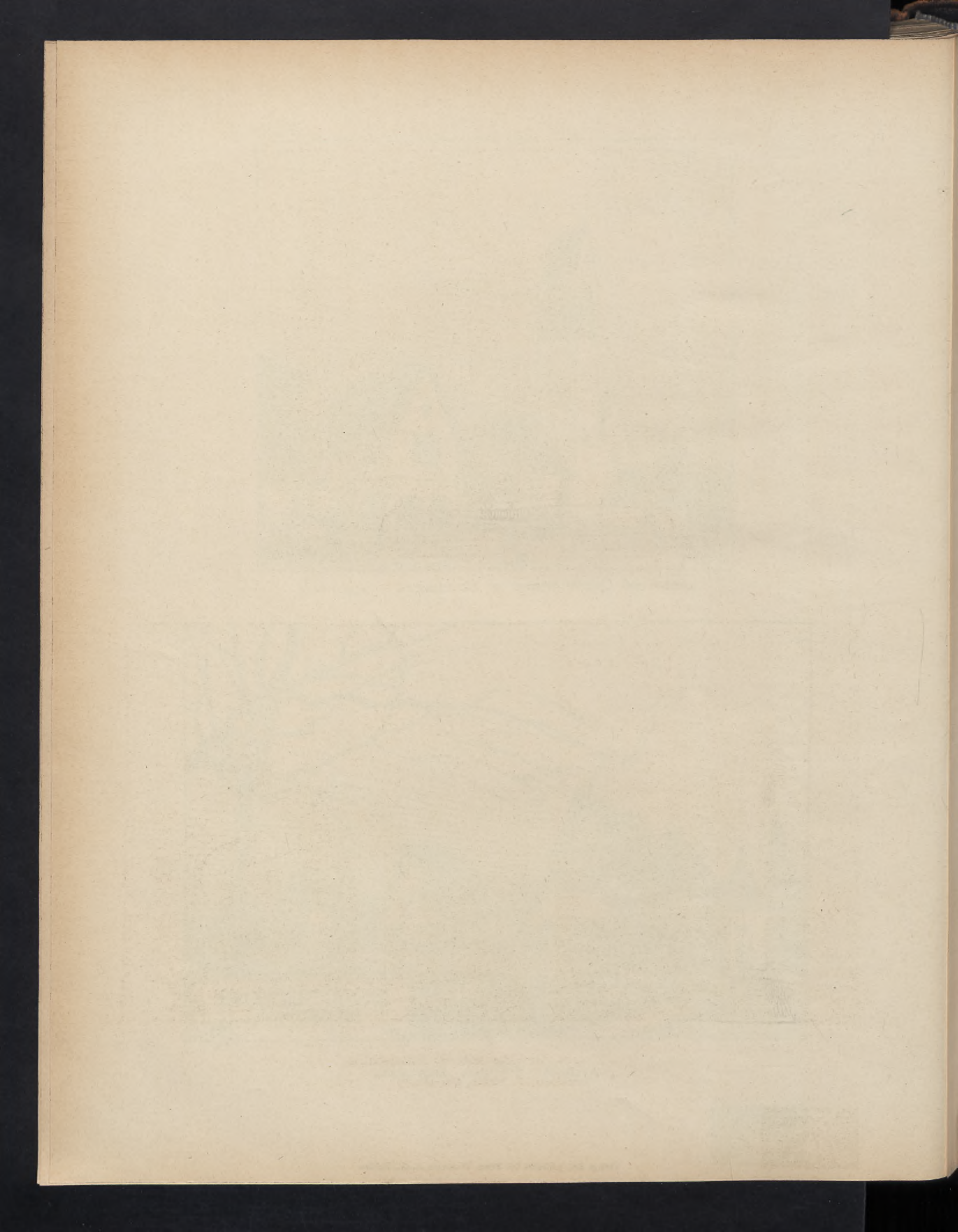
Kirche und Gemeindehaus am Marktplatze — vergl. Tafel 20.

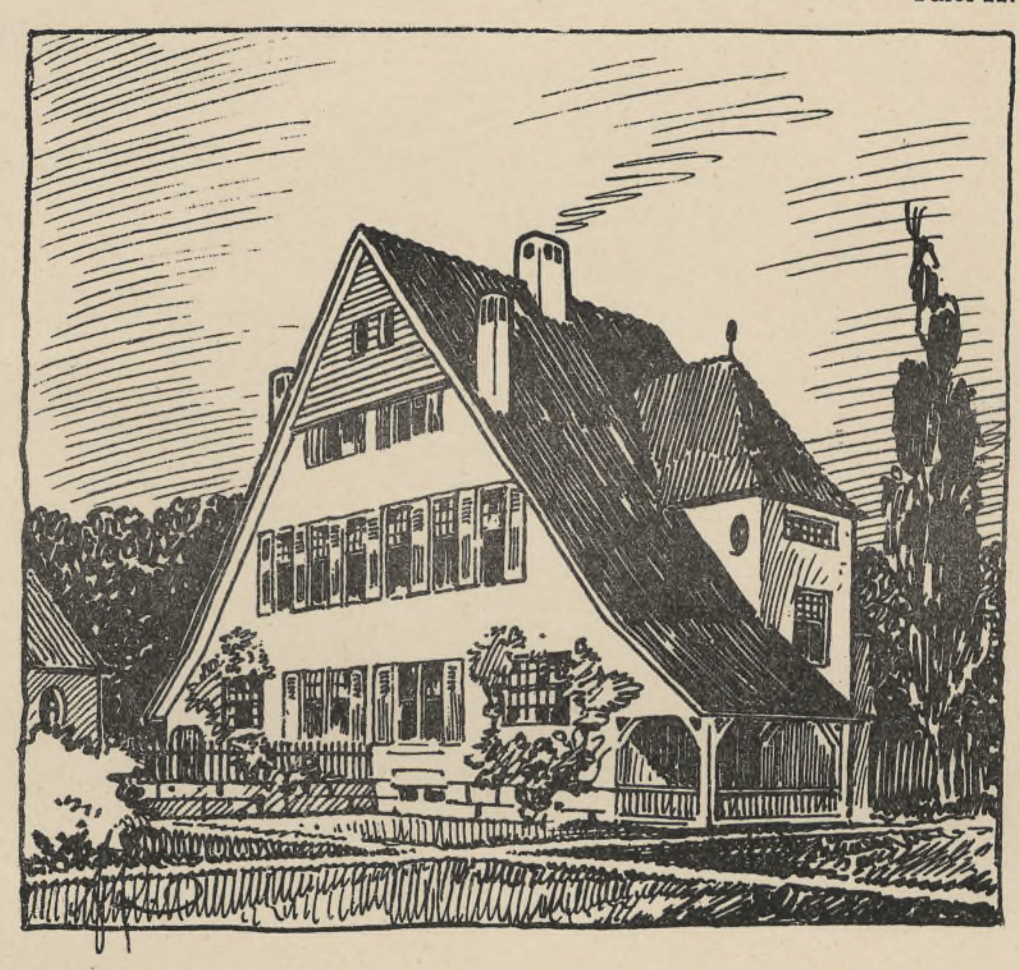


Architekt: F. Pützer, Darmstadt.

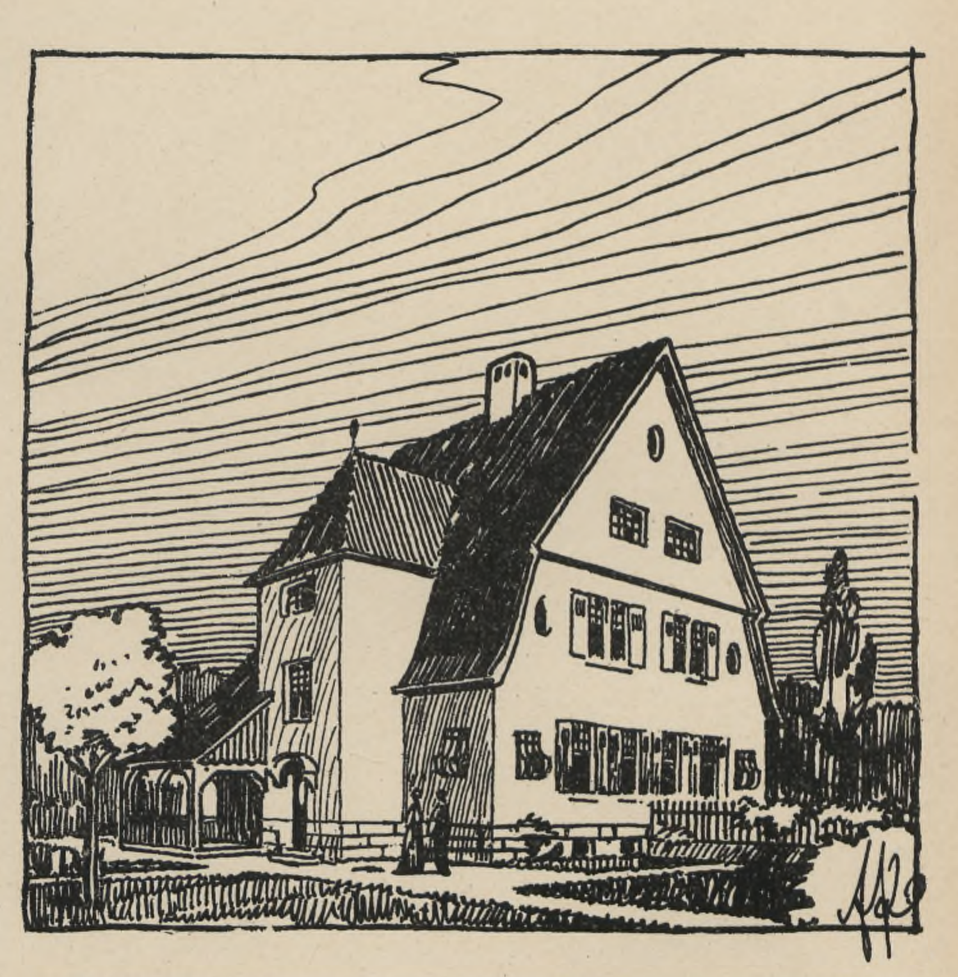


Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







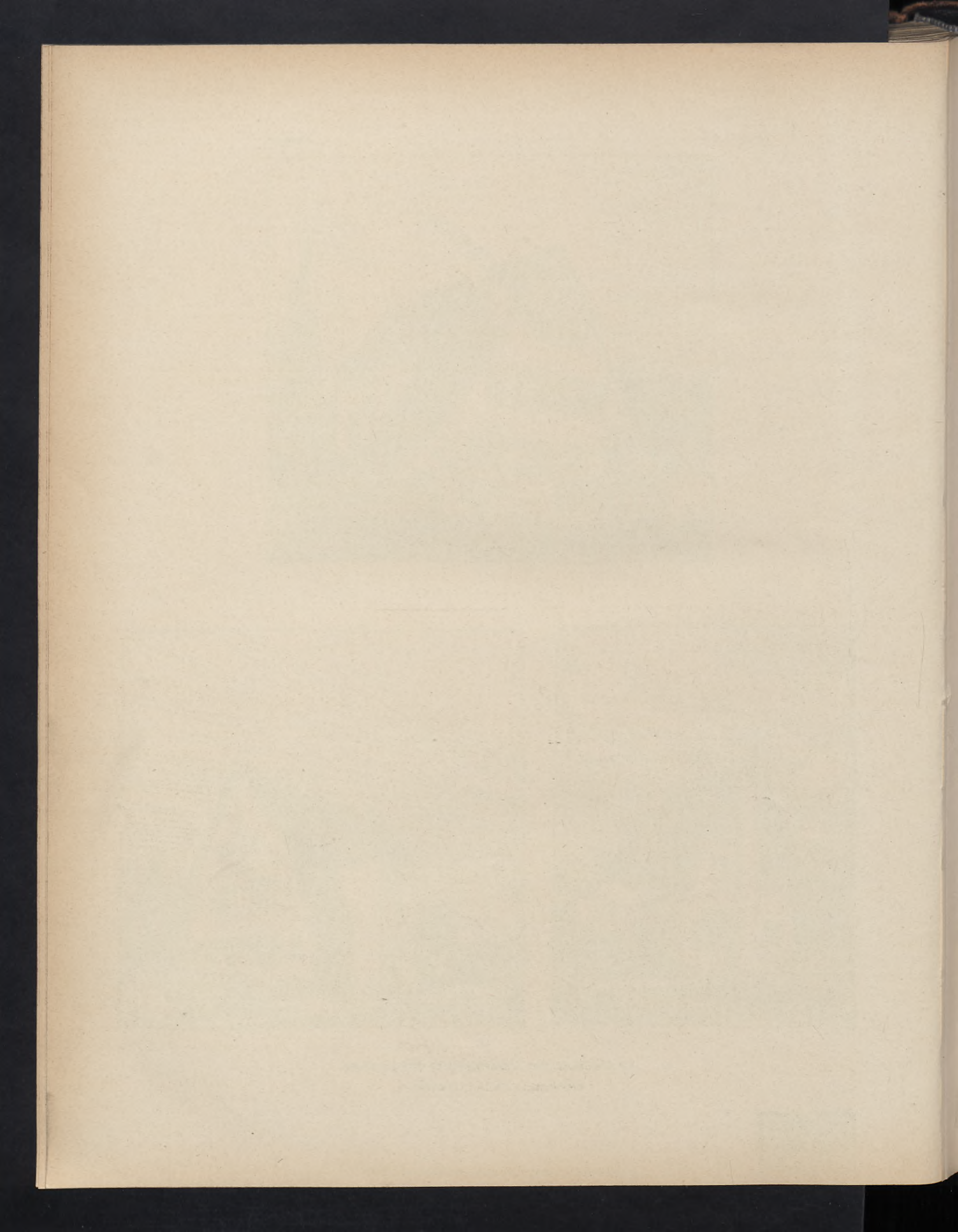


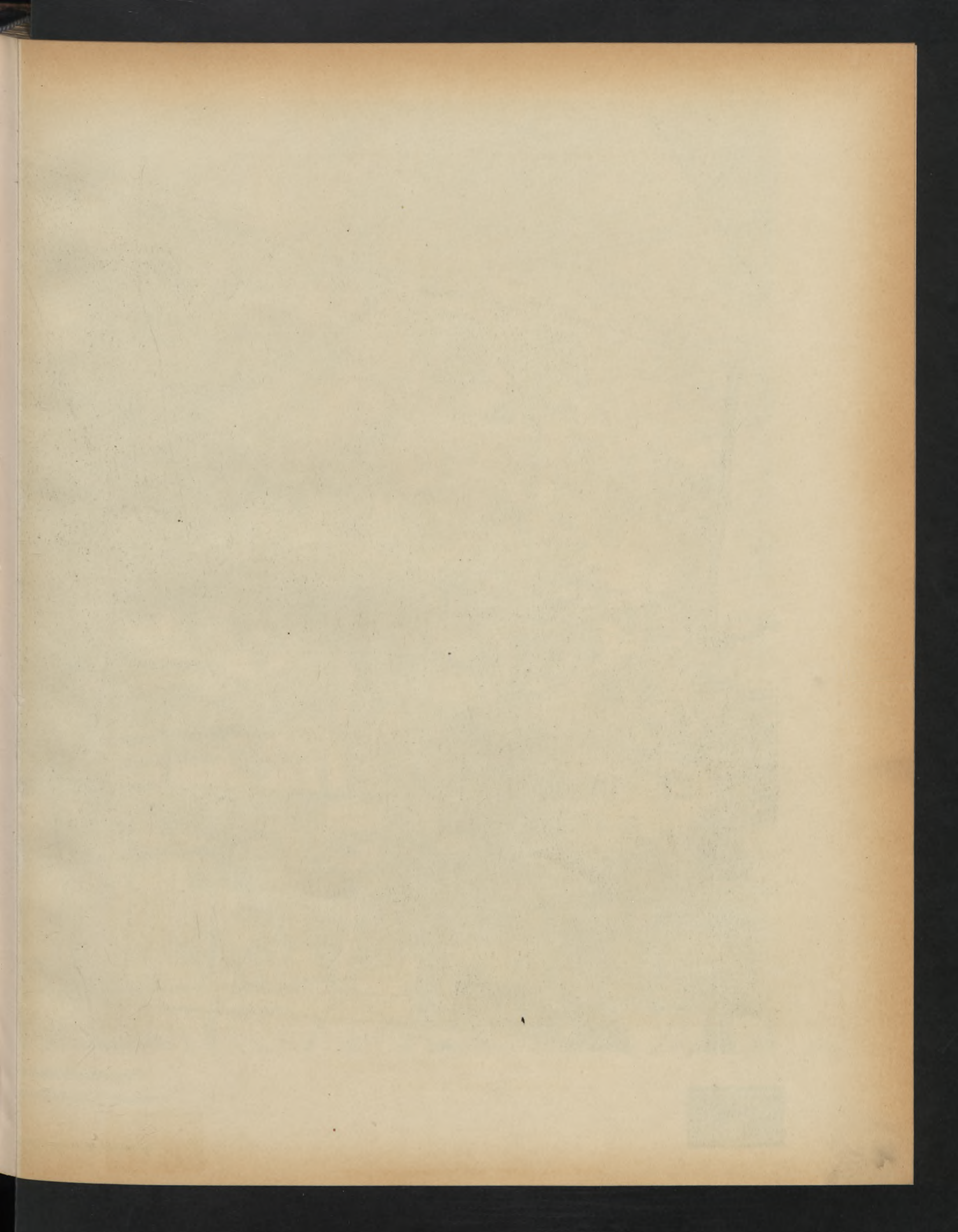
Landhäuser der Villenkolonie Buchschlag.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





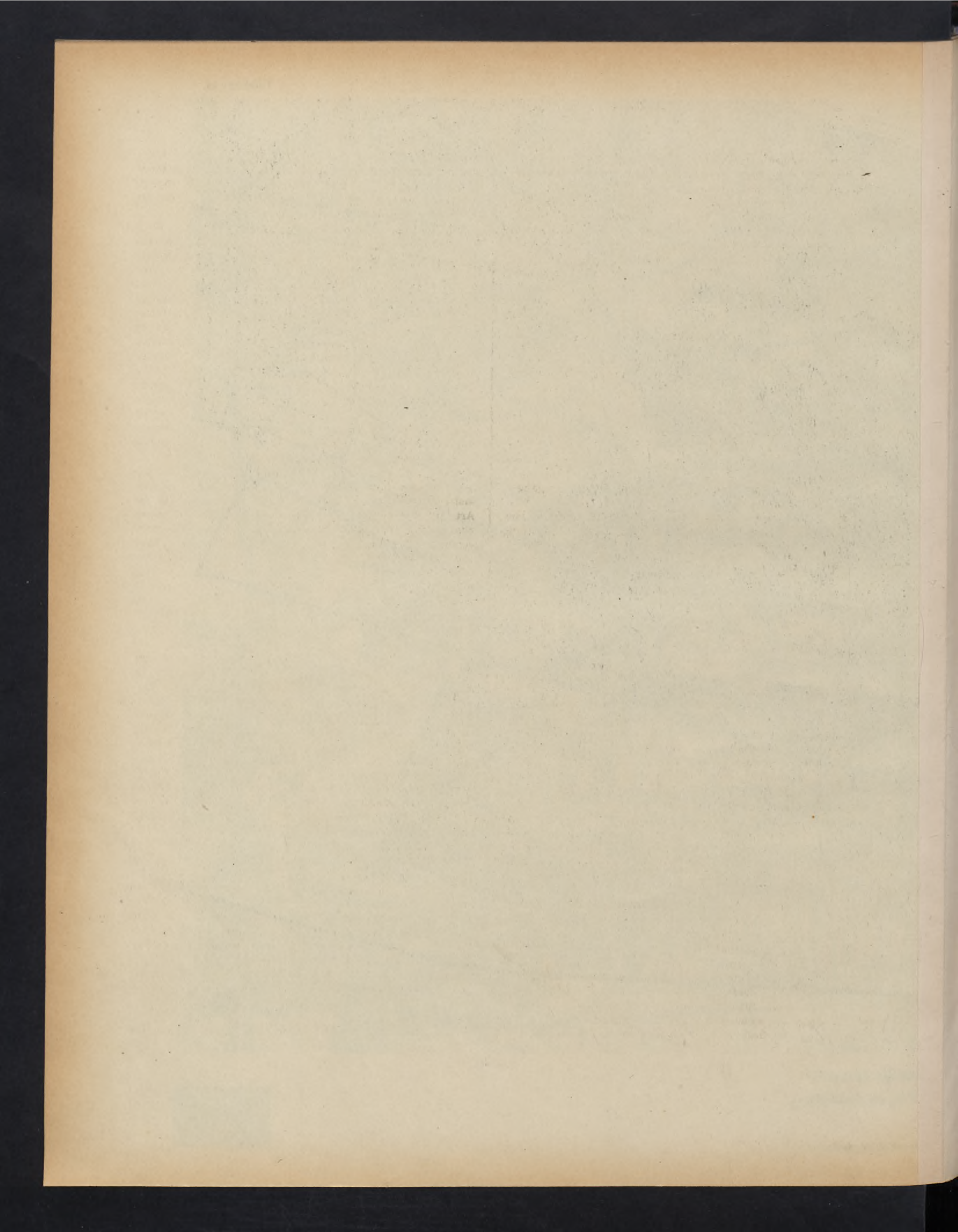
0 500 1000 1500 2000 M.

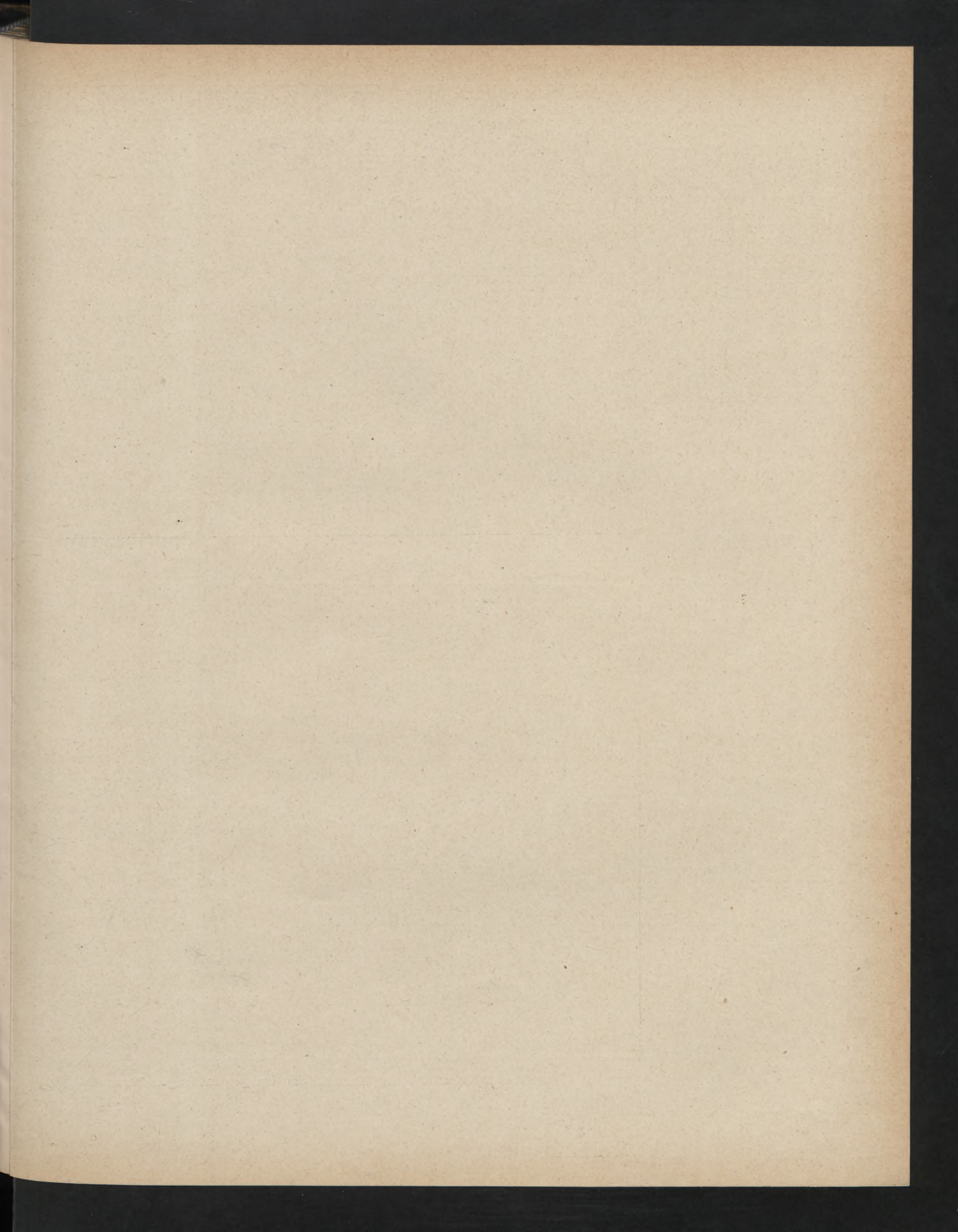
Plan zur Welthauptstadt im Haag.

Architekt: K. P. C. de Bazel, Bussum (Holland).



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

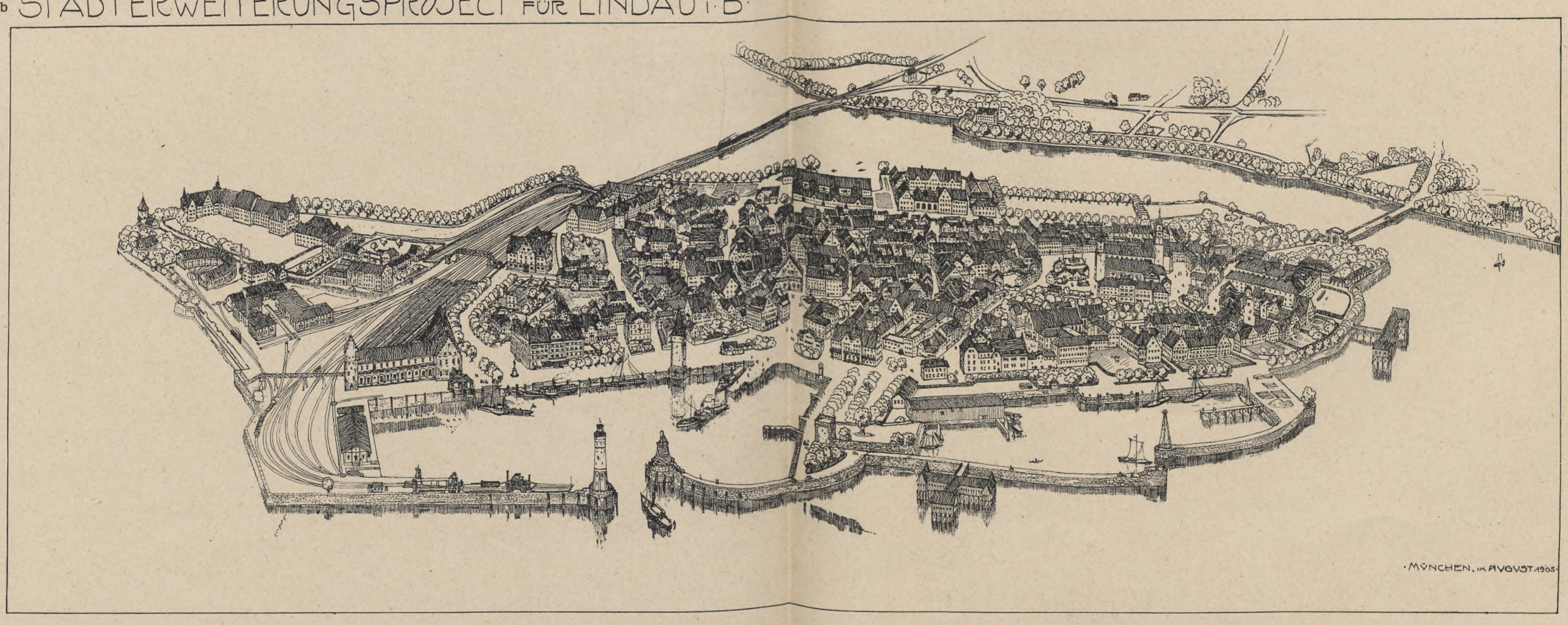




a



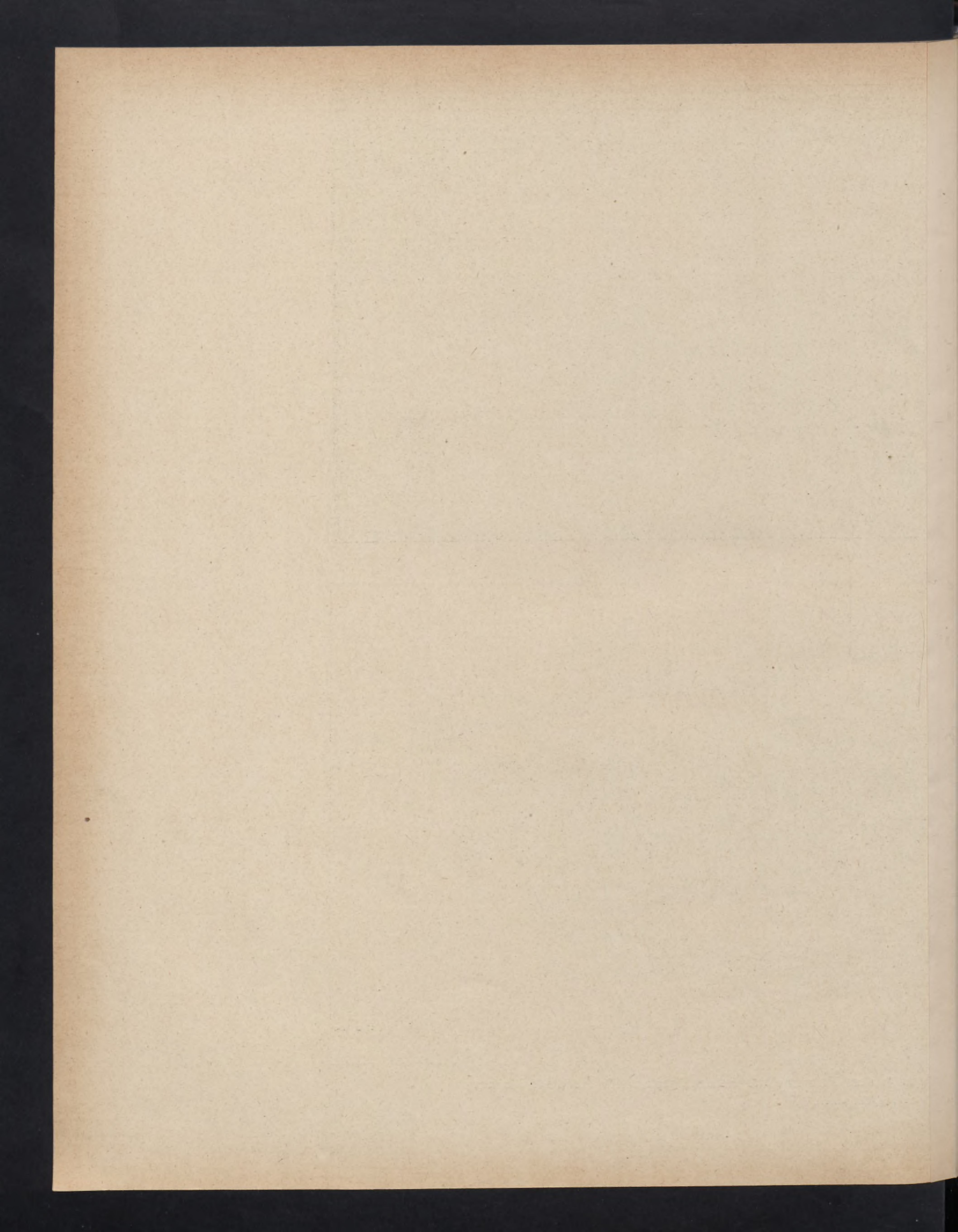
b STADTERWEITERUNGSPROJECT FÜR LINDAU i · B ·

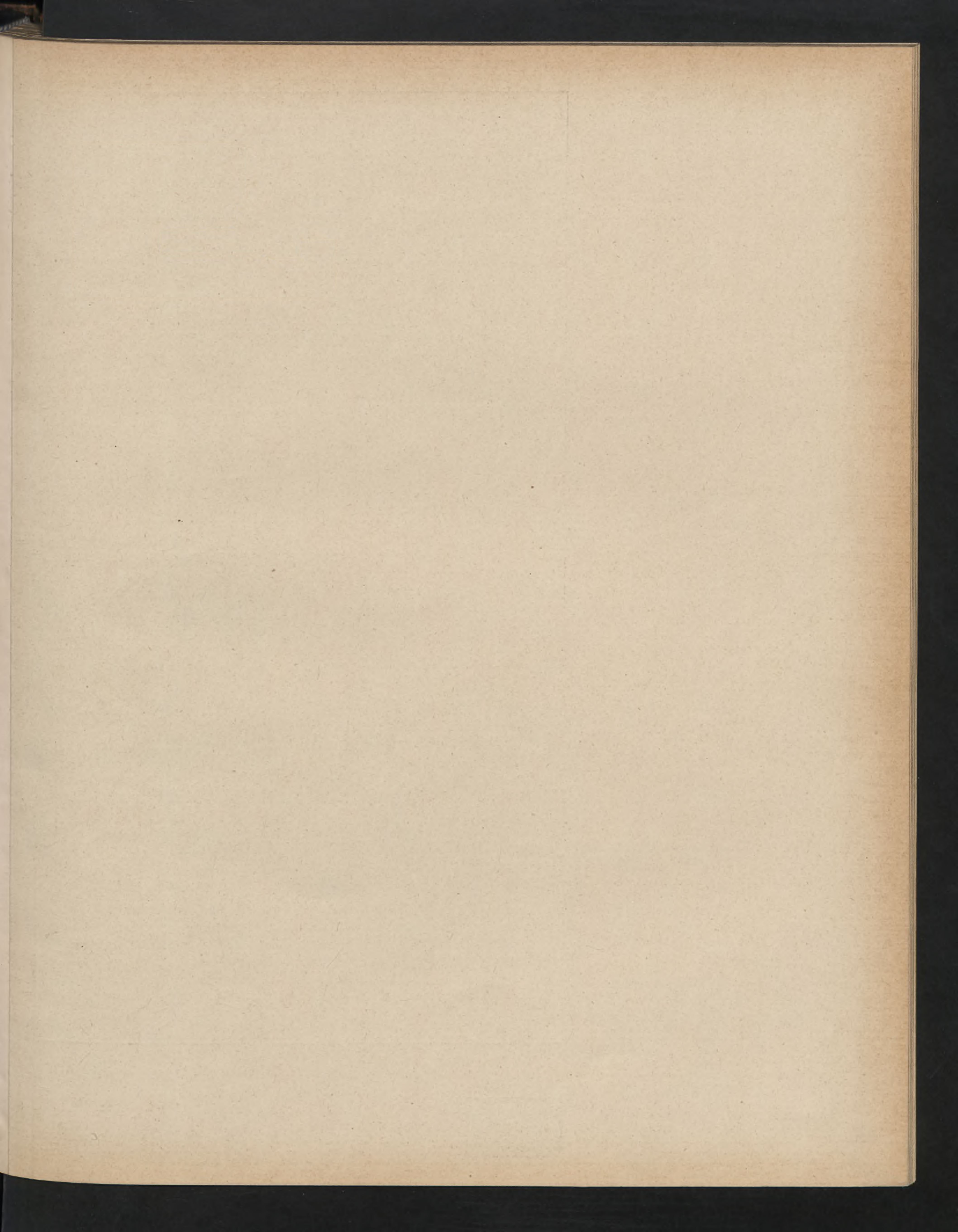


a) Schaubild der Stadt Lindau im gegenwärtigen Zustande. b) Schaubild nach dem Entwurfe des Bebauungsplans für die Stadt Lindau.
Architekt: Dr. Friedrich von Thiersch, München.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





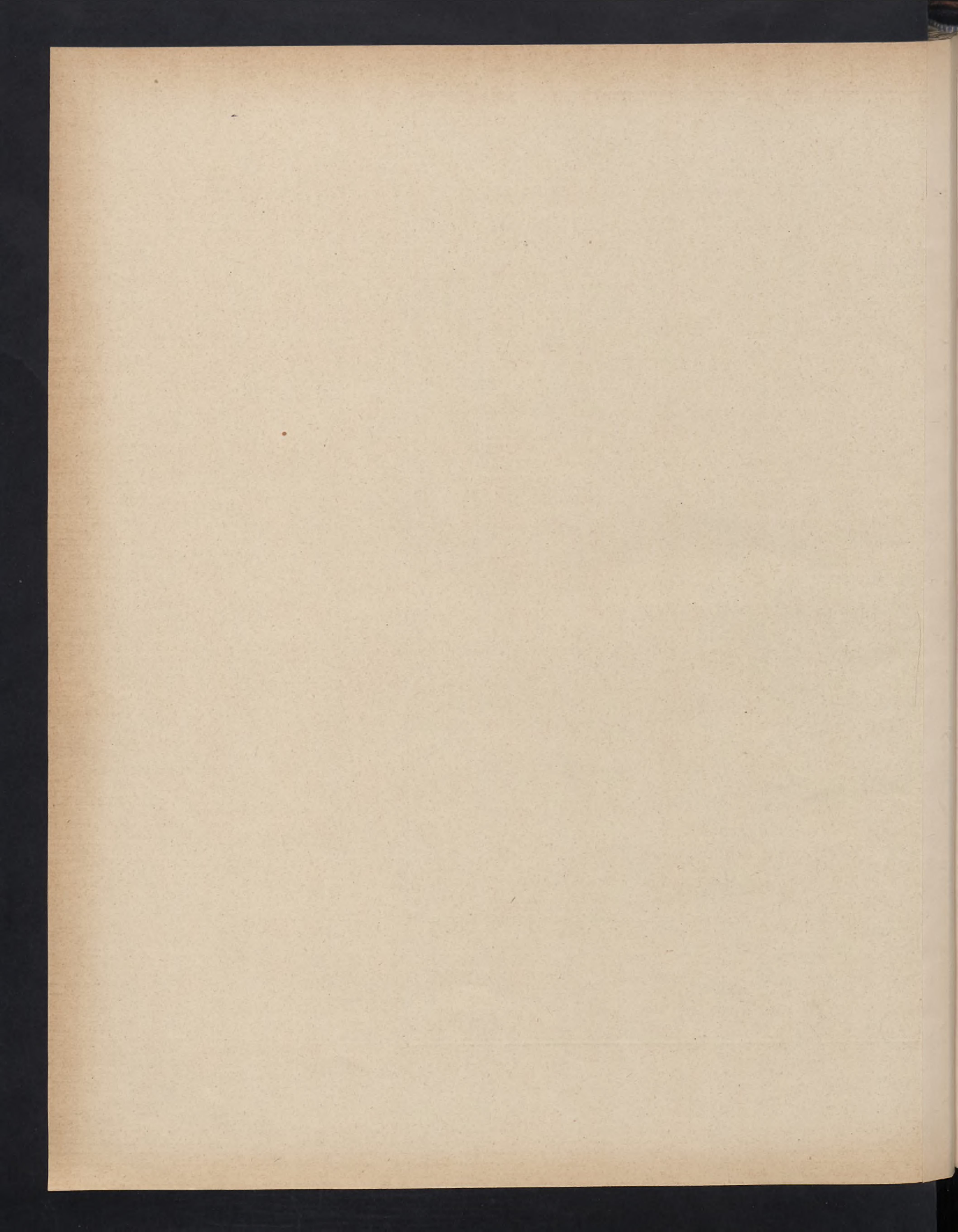
Lageplan der Stadt Lindau.

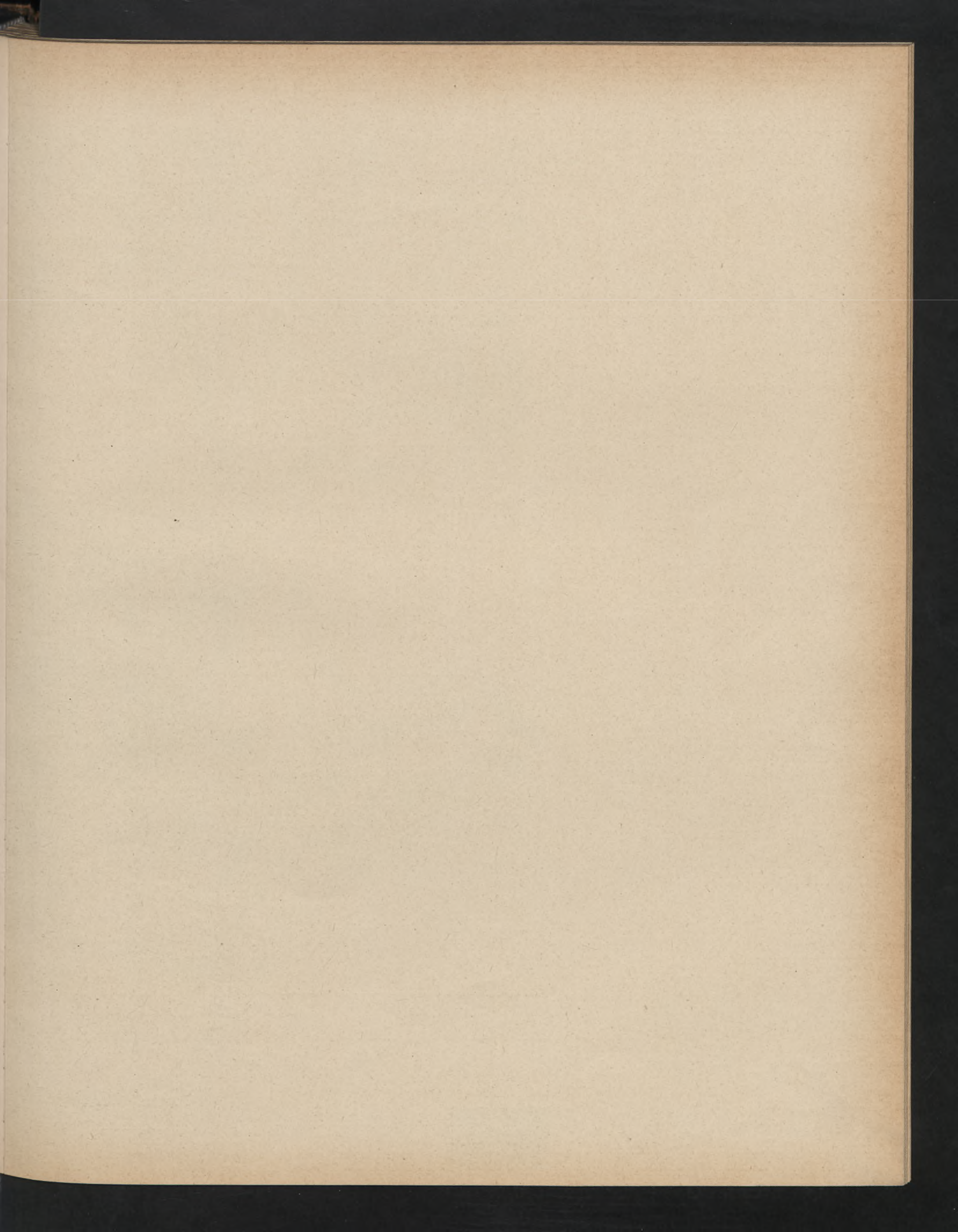
Gegenwärtiger Zustand.

Architekt: Dr. Friedrich von Thiersch, München.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



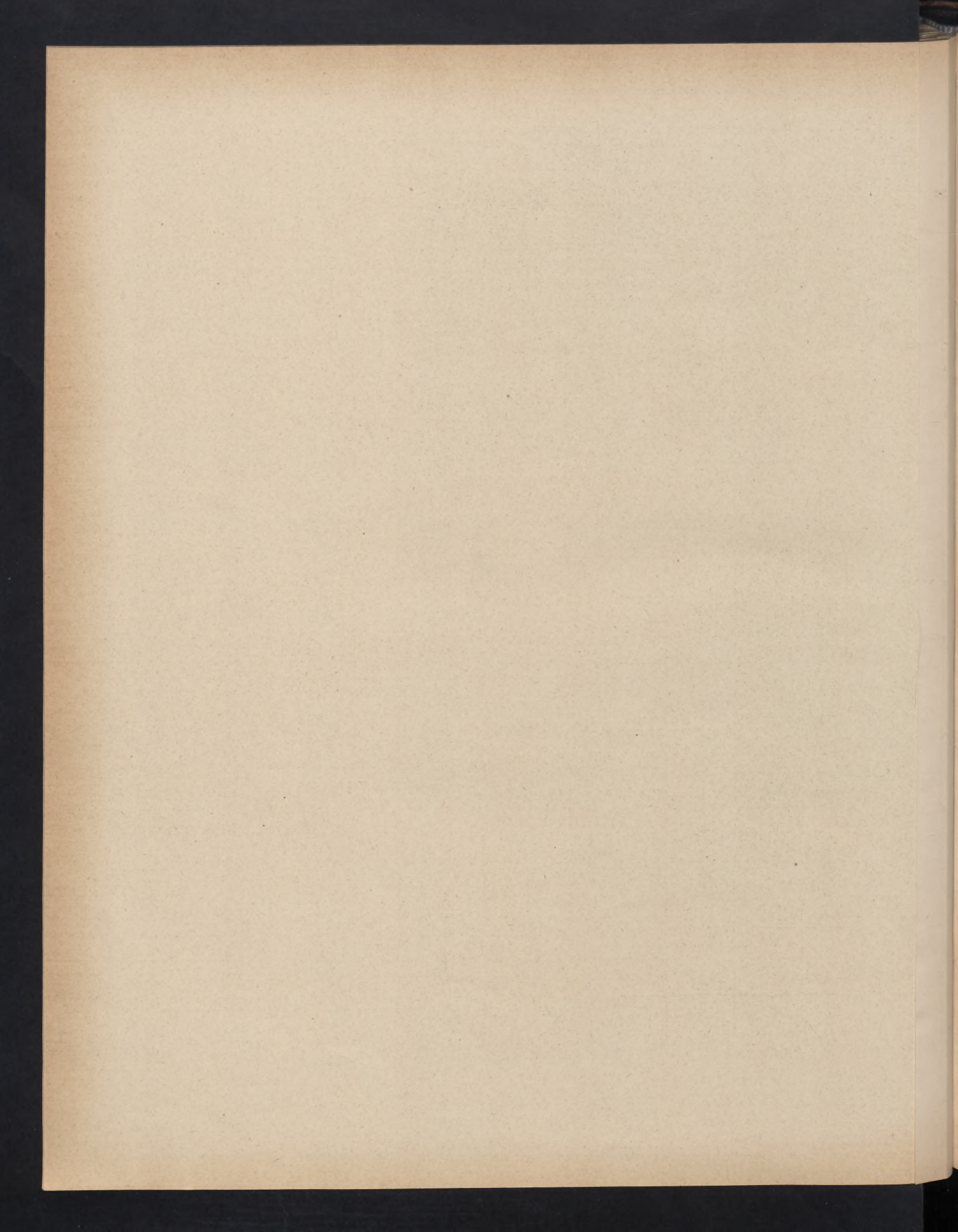


Entwurf eines Bebauungsplans für die Stadt Lindau.

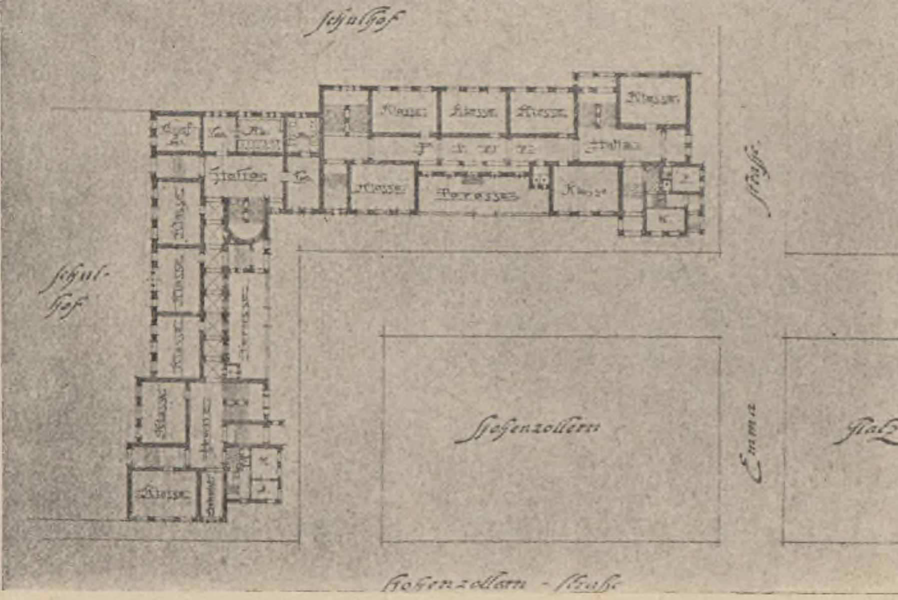
Architekt: Dr. Friedrich von Thiersch, München.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





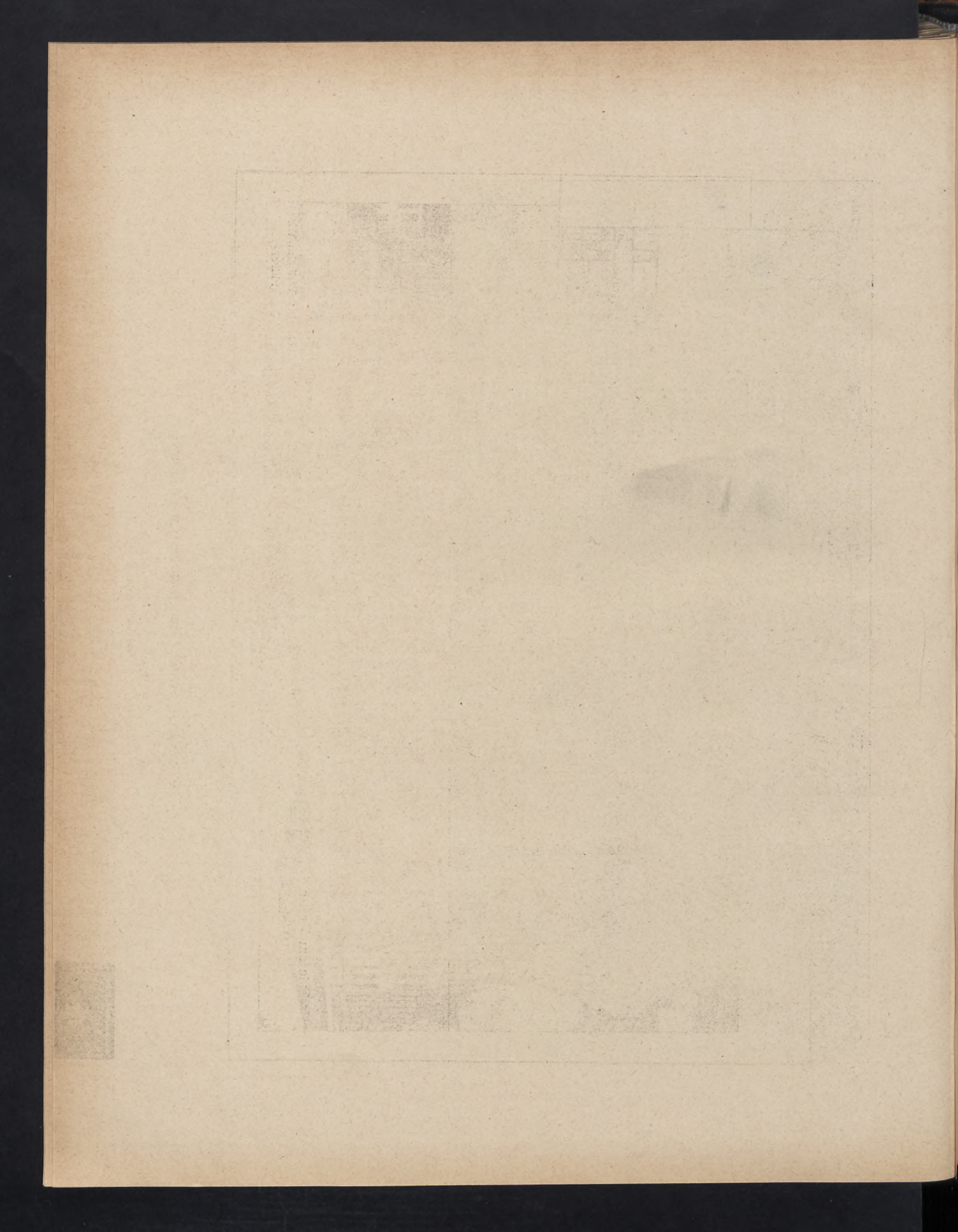


Doppelschule am Hohenzollernplatze in Gelsenkirchen.

Architekt: Wilhelm Wagner, Gelsenkirchen.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

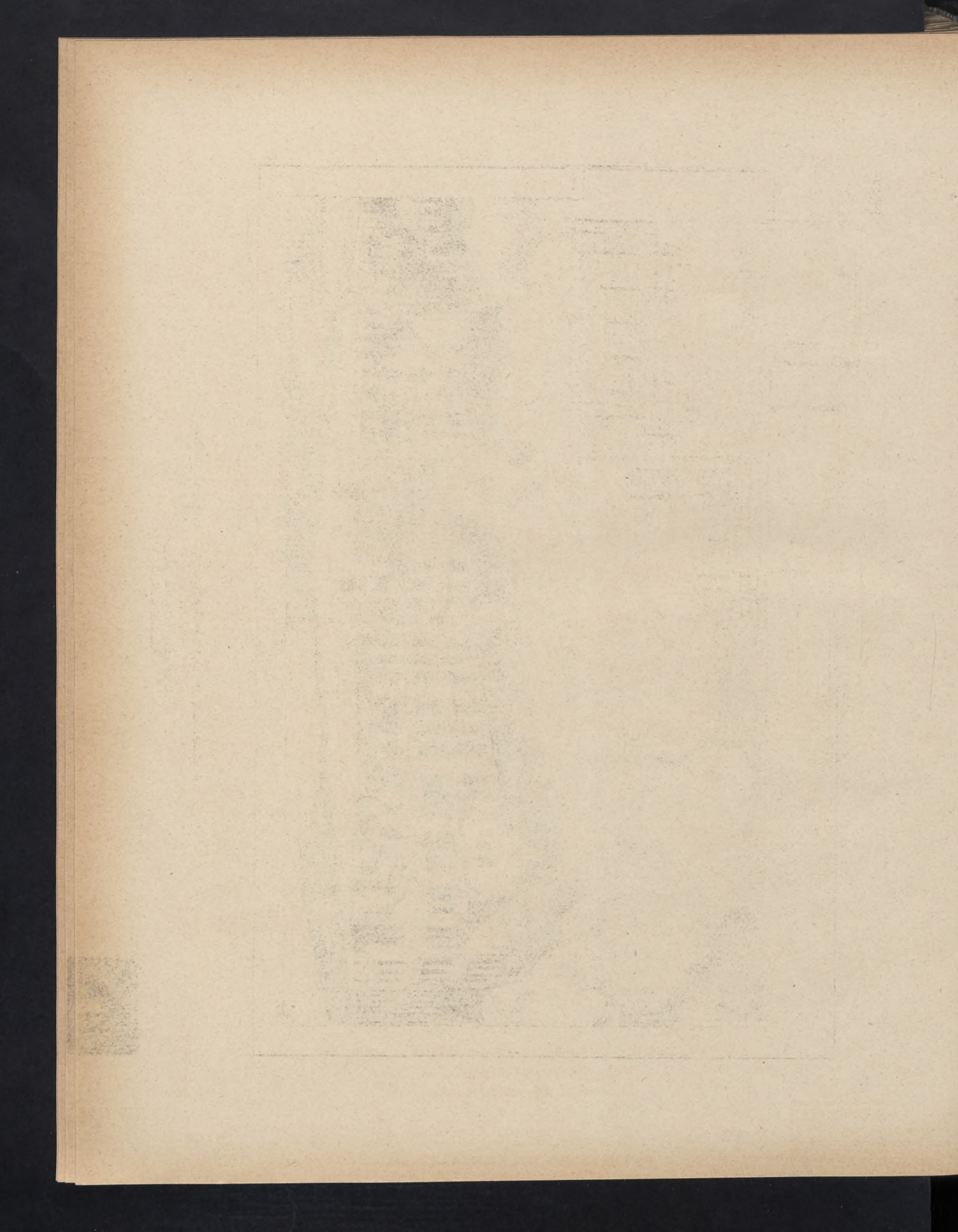


Volksschule in der Grillostraße zu Gelsenkirchen.

Architekt: Wilhelm Wagner,
Gelsenkirchen.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



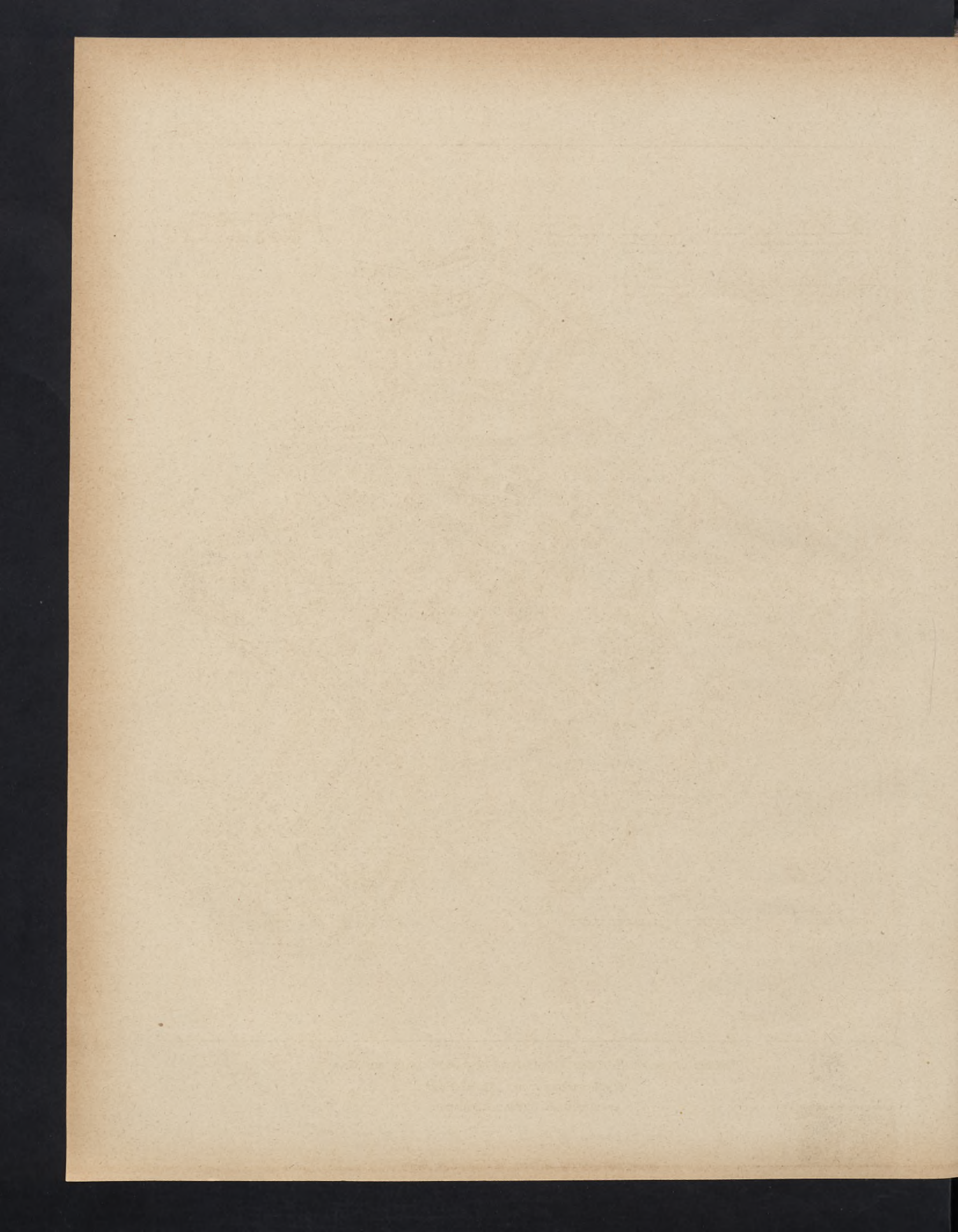
Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses zu Moers.

Wettbewerbsentwurf „Dornröschen".

Architekt: G. Aengeneydt, Hannover.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



·MOERS·

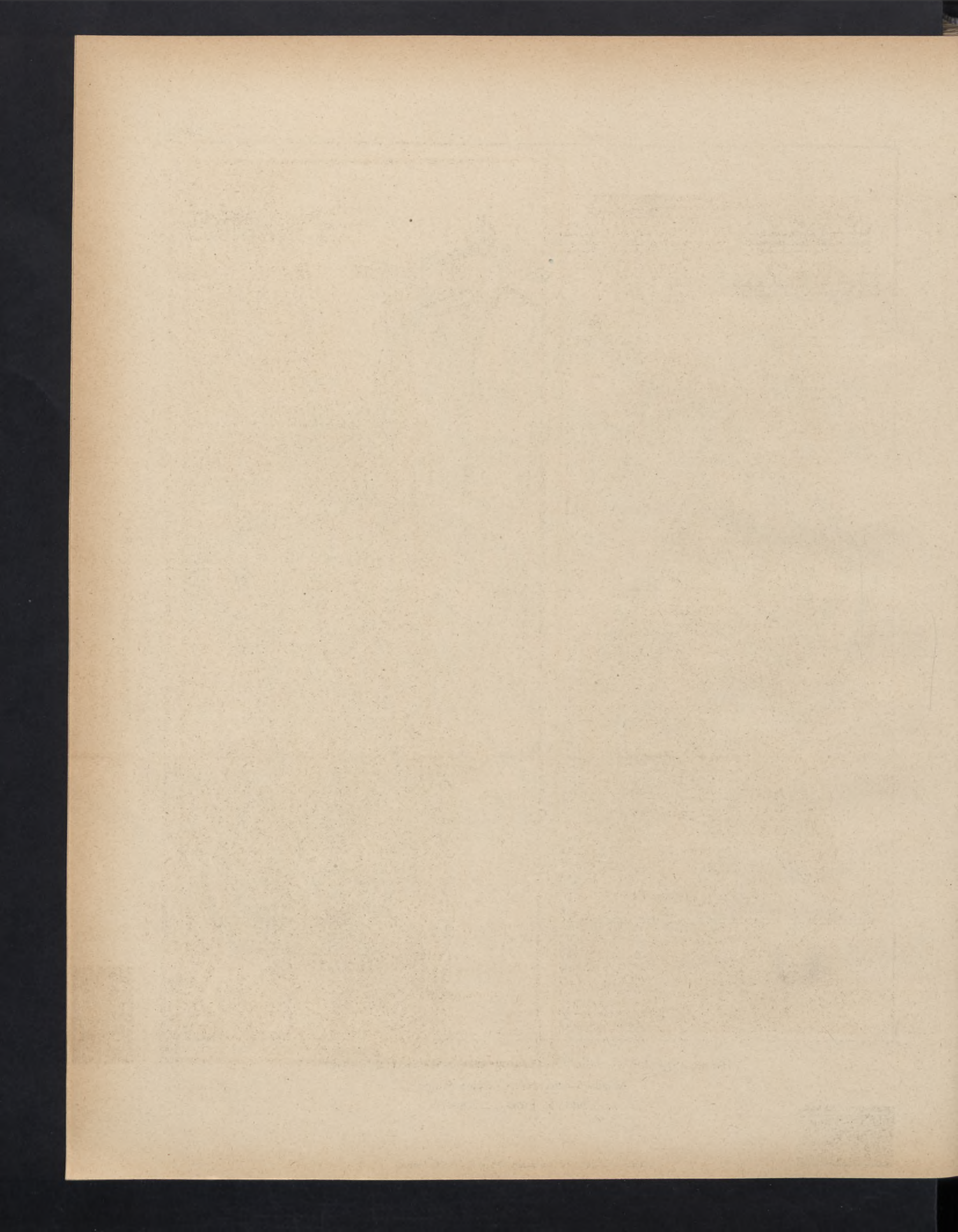
Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses zu Moers.

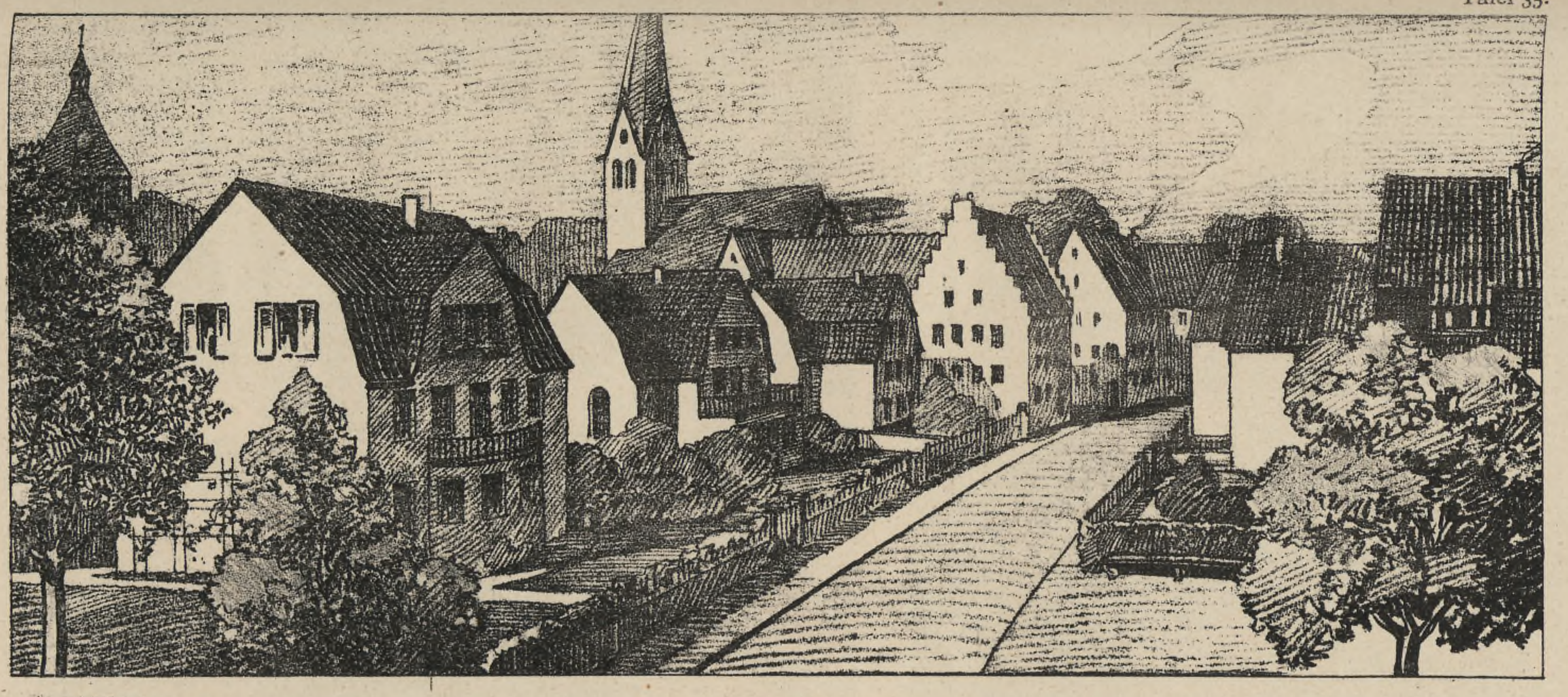
Wettbewerbsentwurf „Roter Ring“.

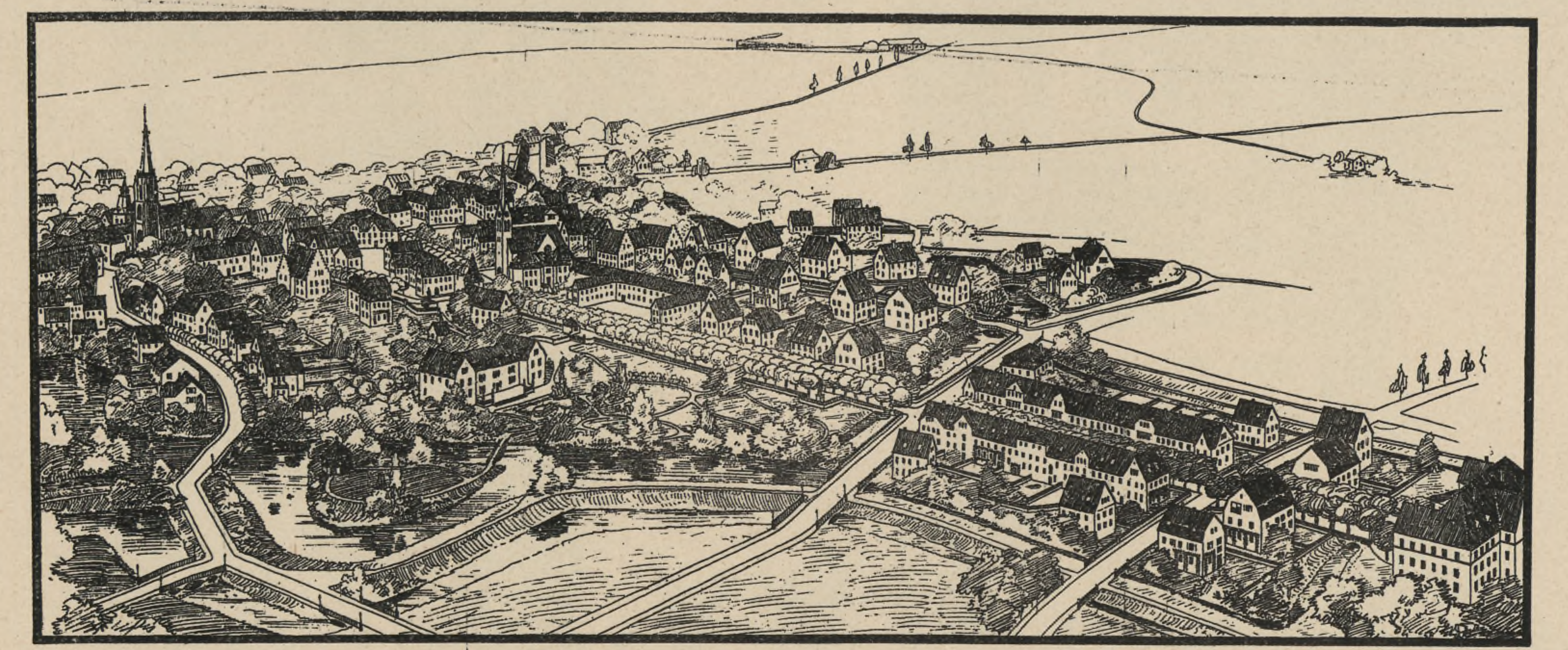
Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







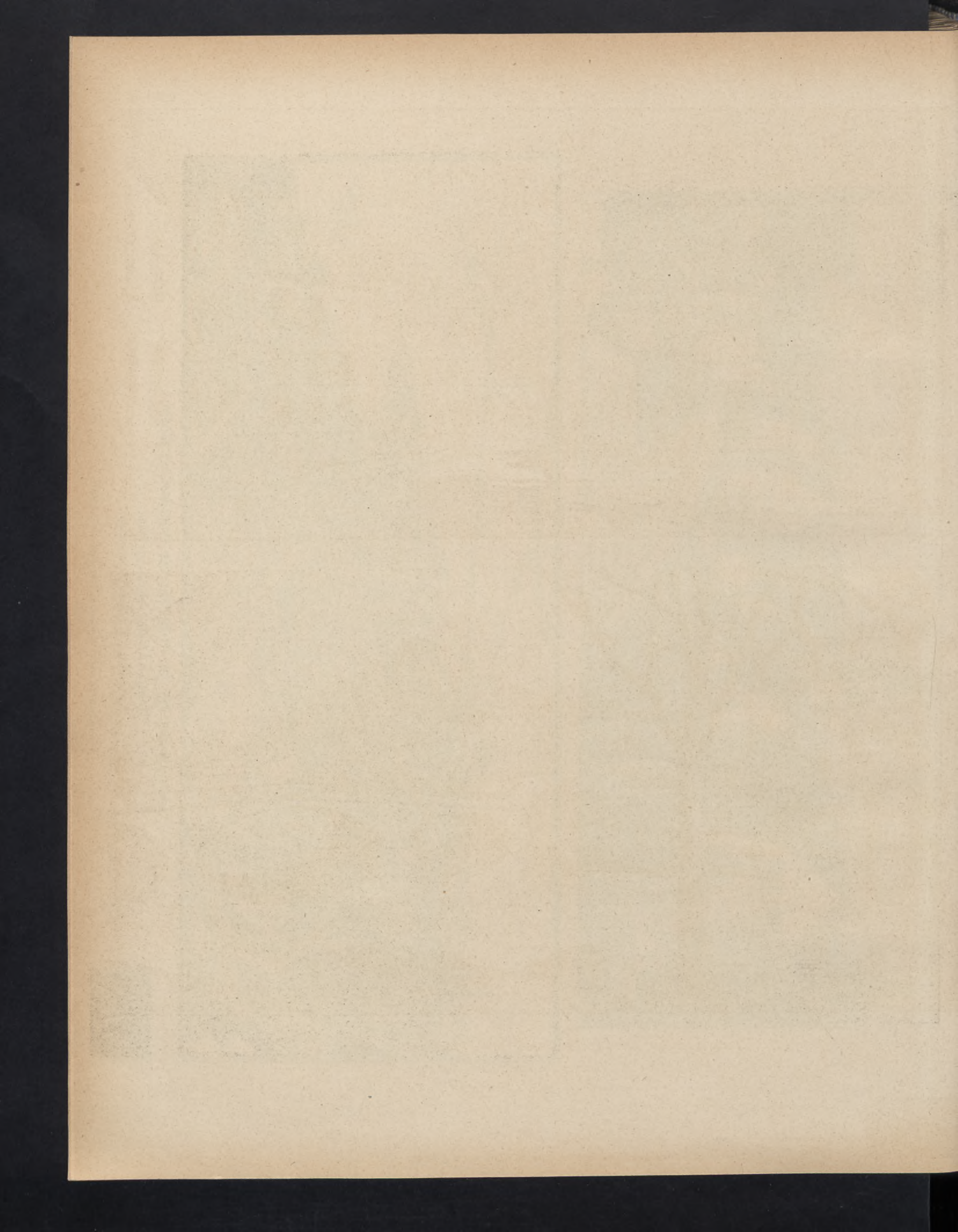
Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses zu Moers.

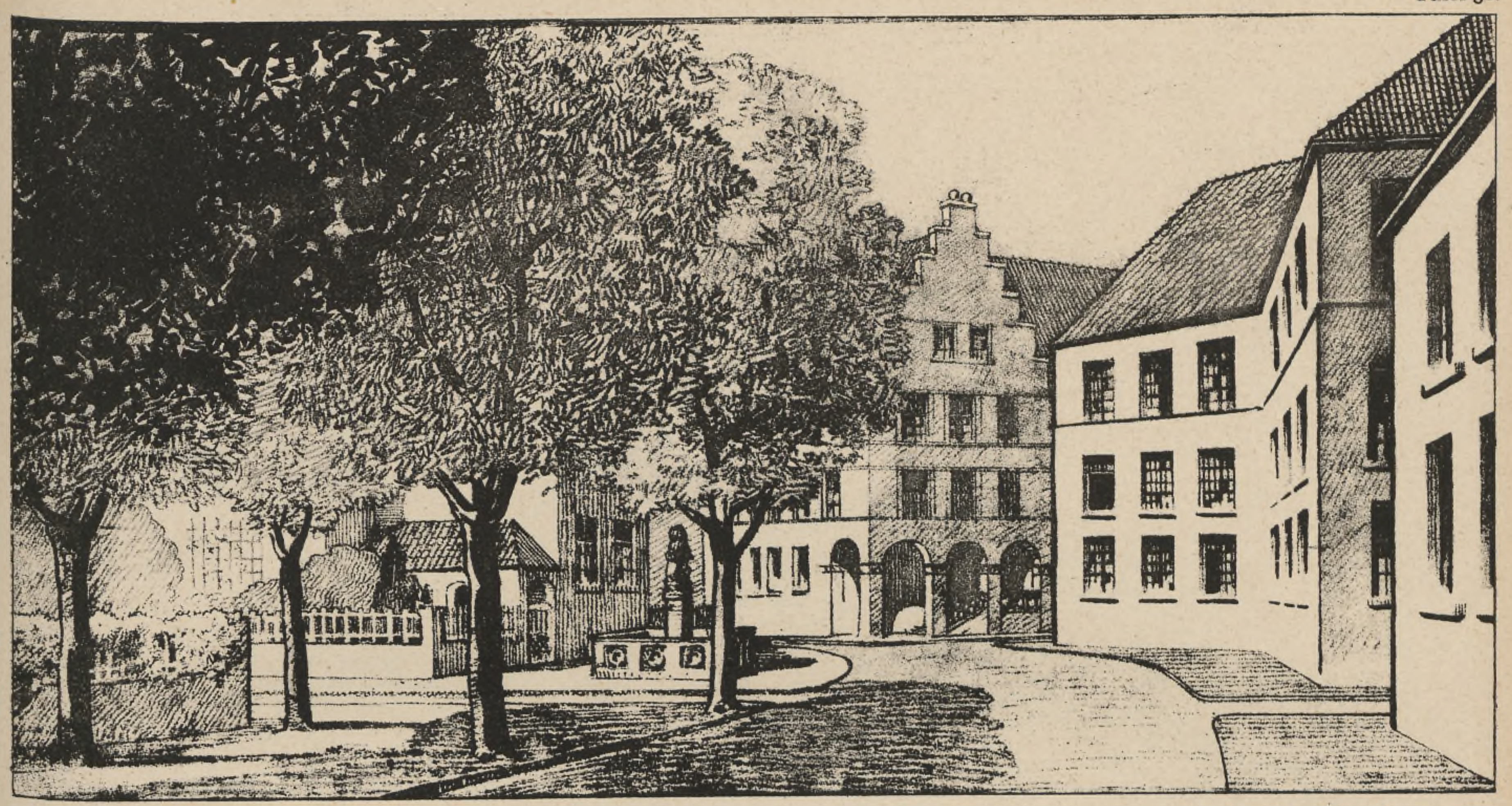
Wettbewerbsentwurf „Roter Ring“.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





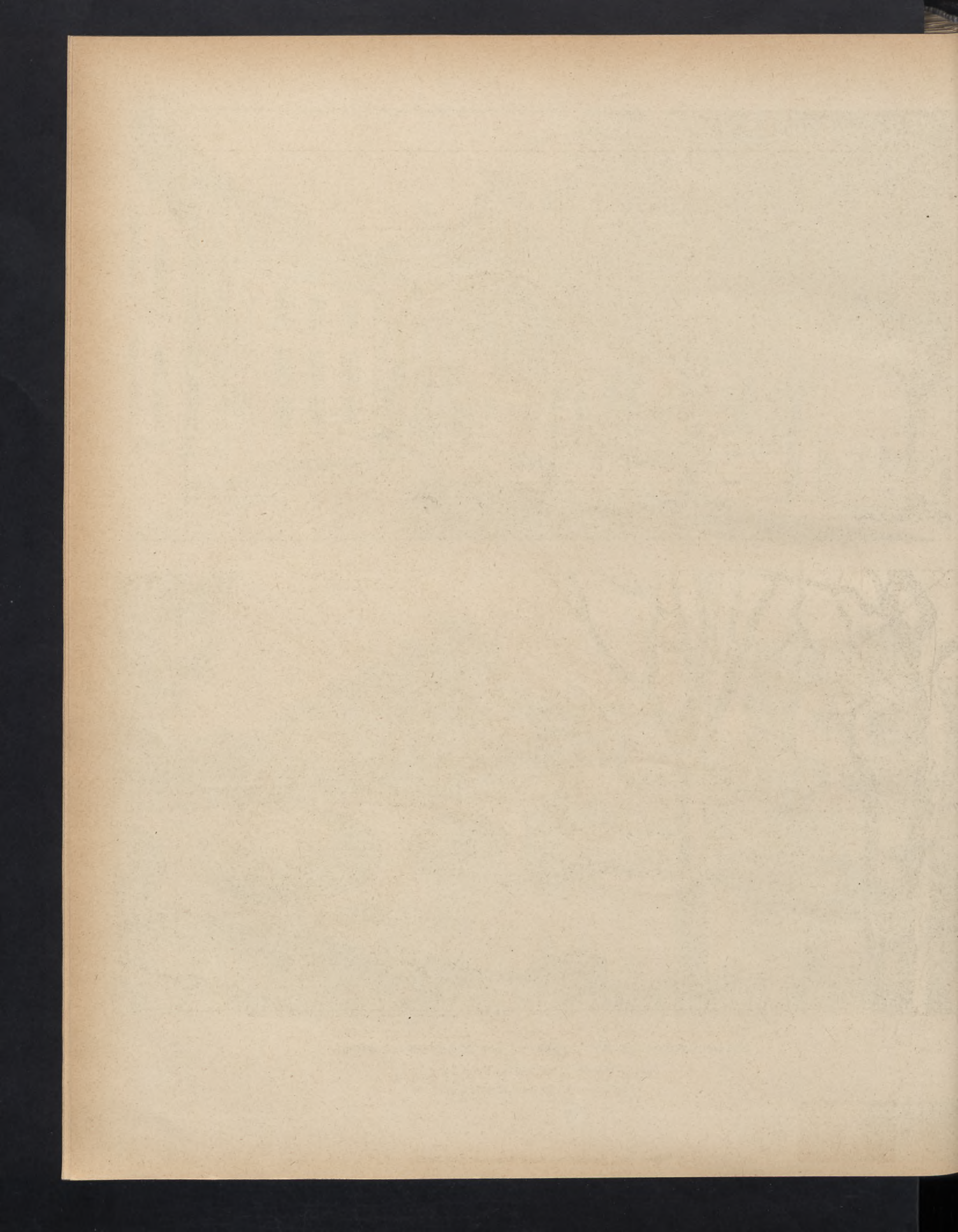
Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses zu Moers.

Zum Wettbewerbsentwurfe „Roter Ring".

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



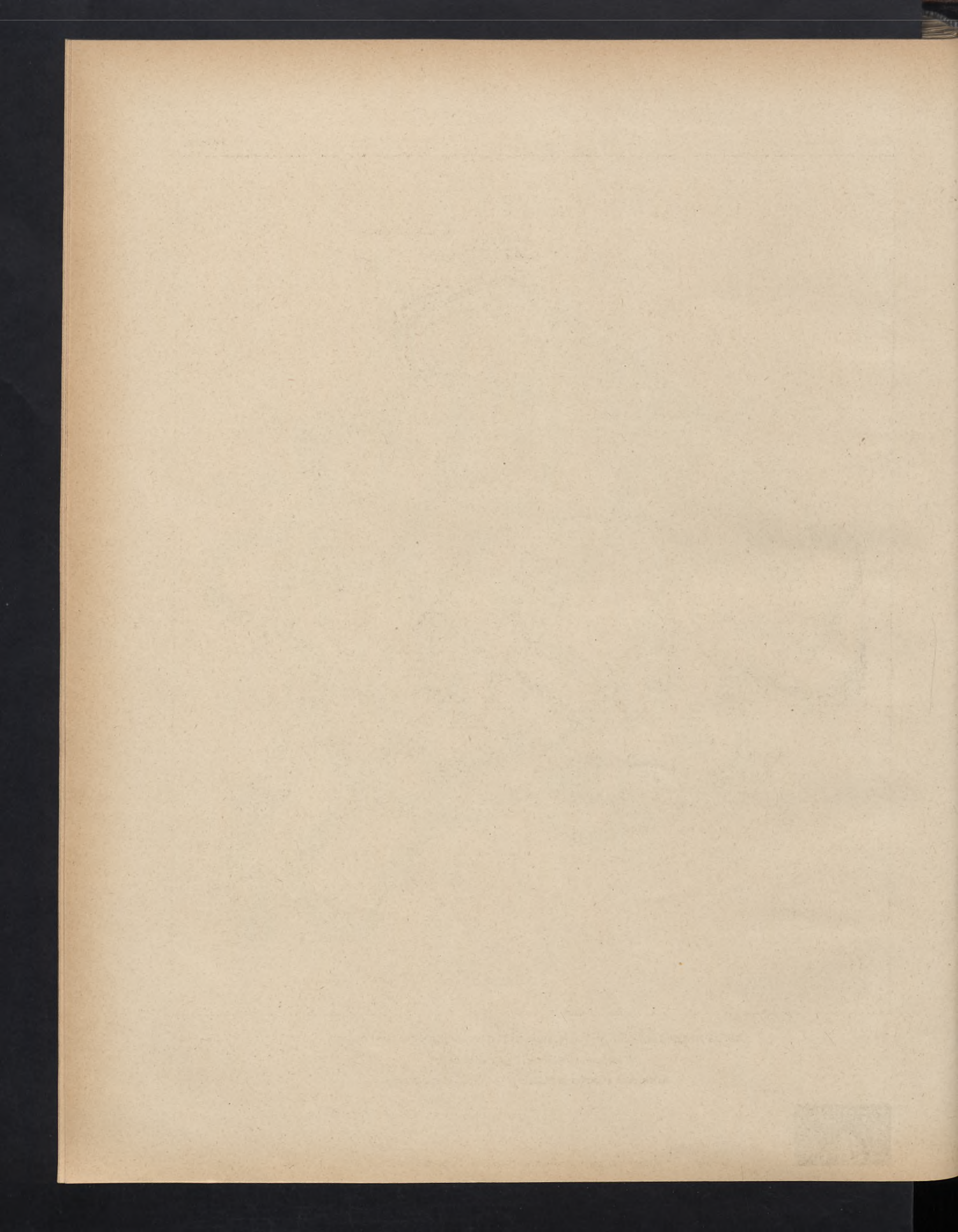
Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses zu Moers.

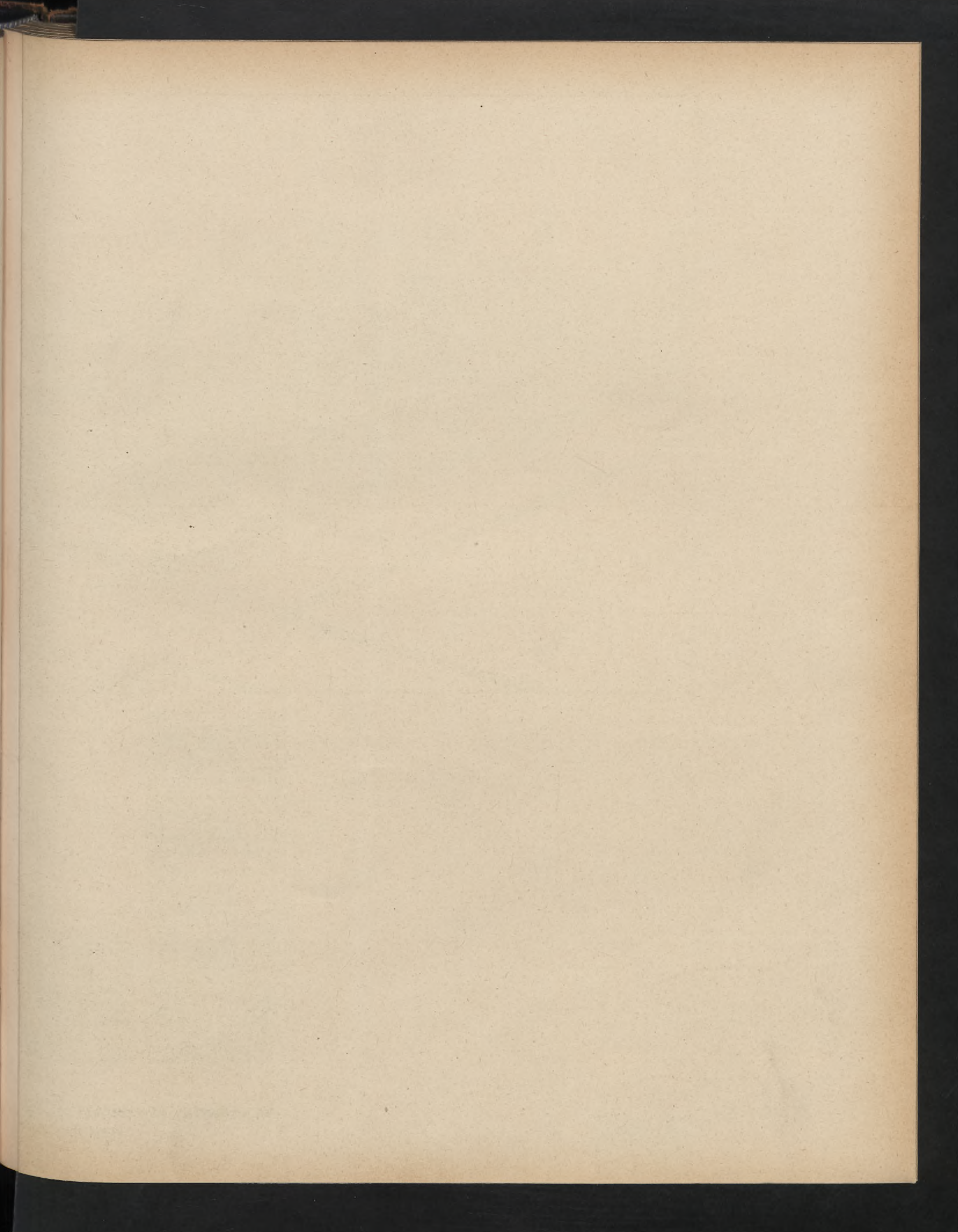
Wettbewerbsentwurf „Niederrhein“.

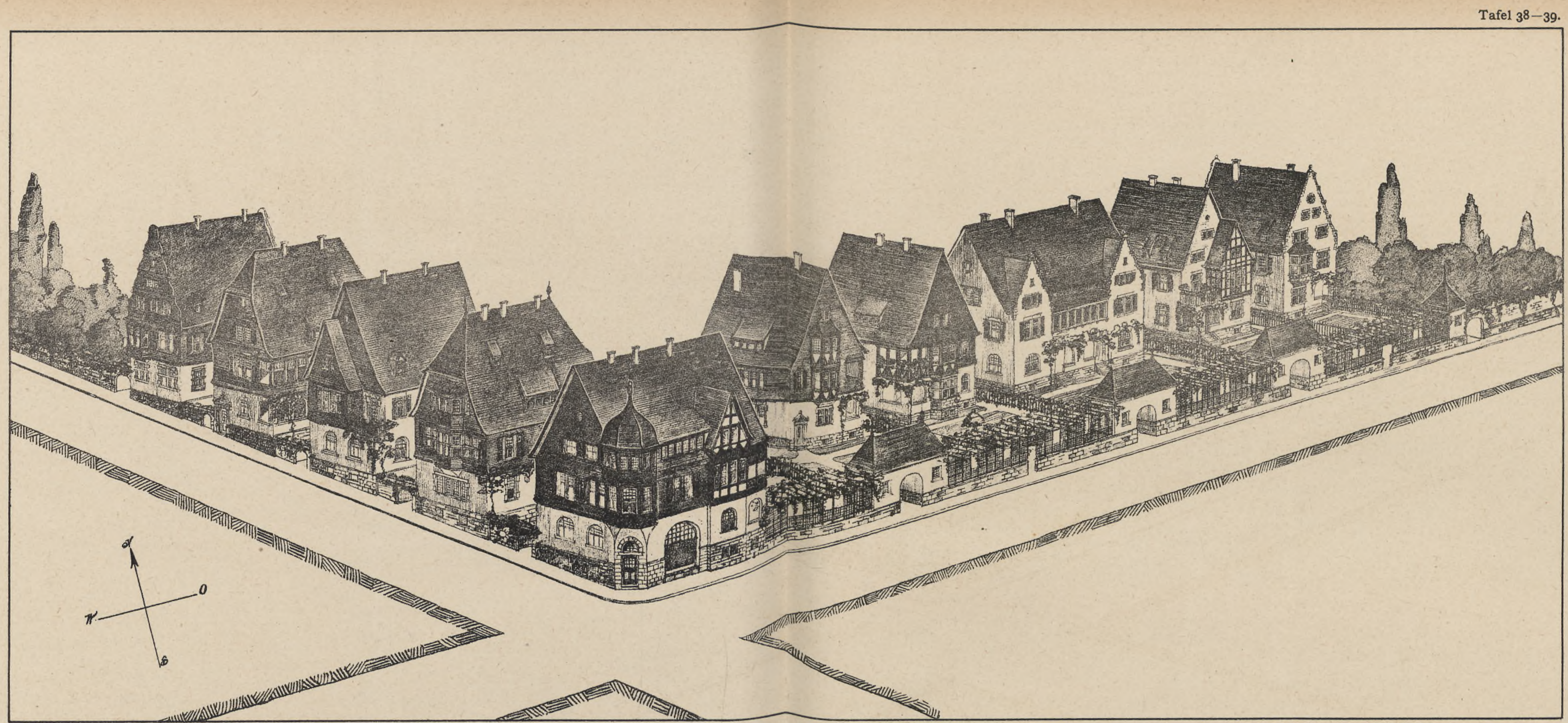
Architekt (Gartenarchitekt): J. Trip, Hannover.

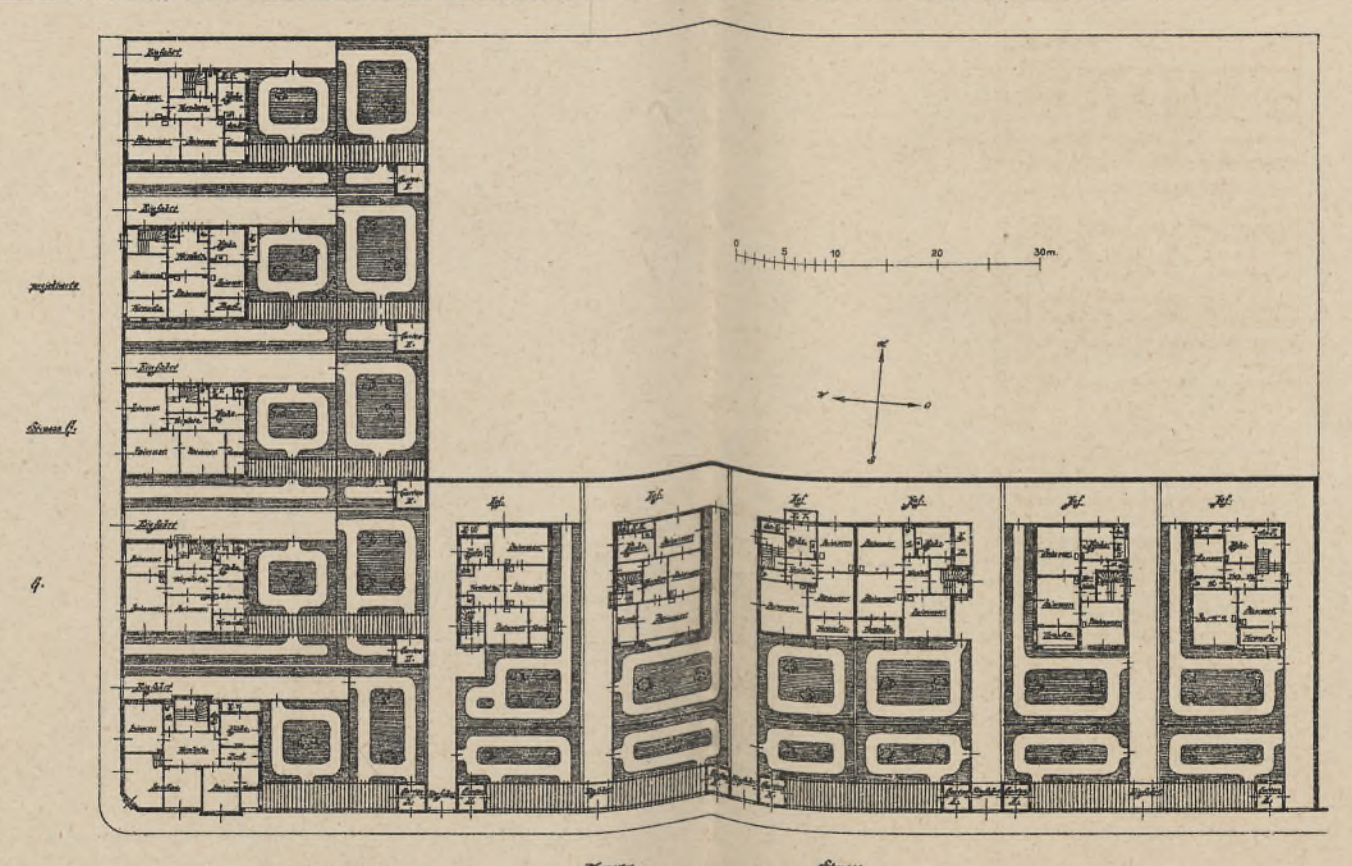


Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







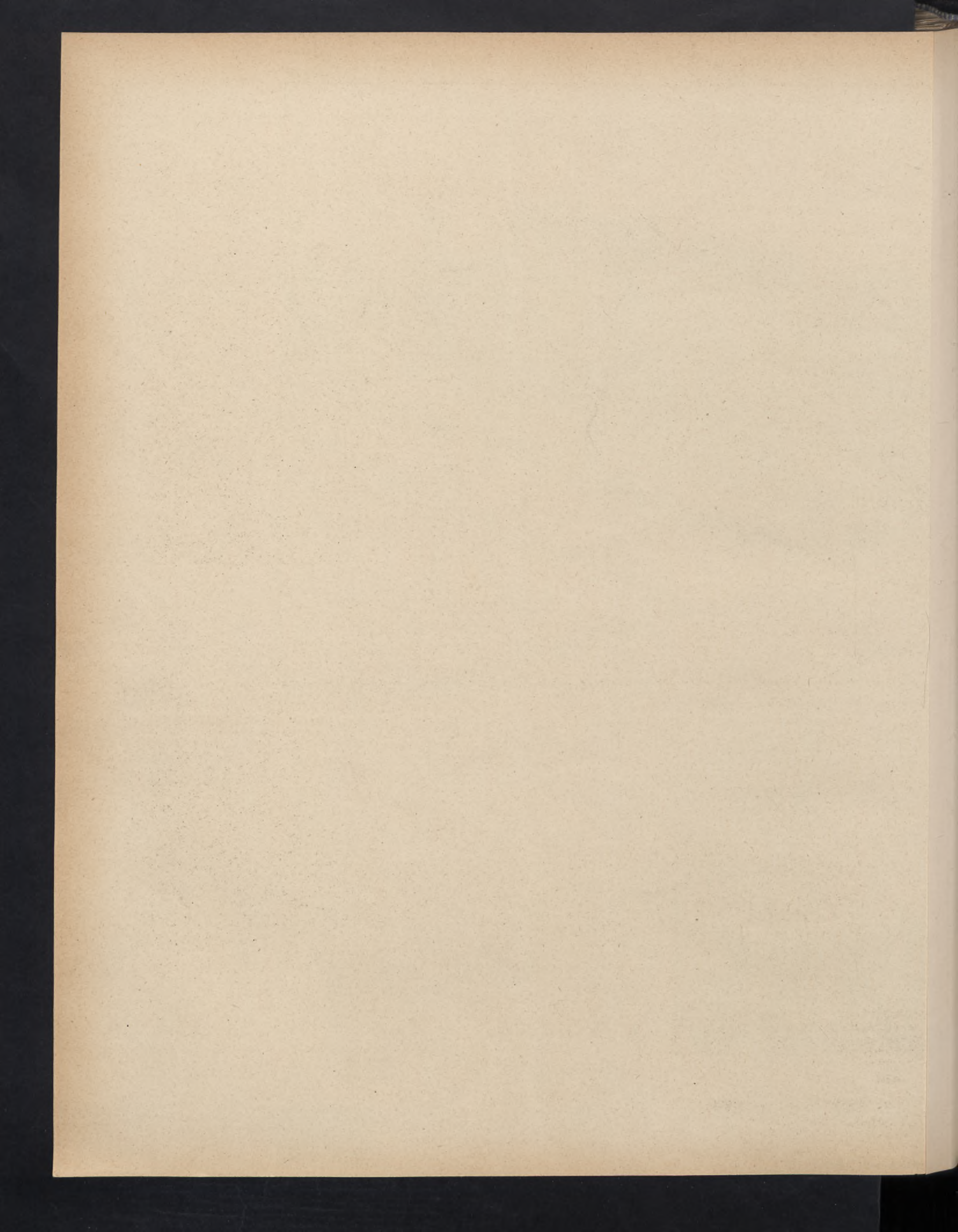


Bebauungsplan der Wernerstraße und der neuen Straße G in Ludwigsburg.

Architekt: Arthur Müller, Stuttgart.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Die äußere Holstenbrücke und der Rosengarten in Lübeck.

Naturaufnahmen.



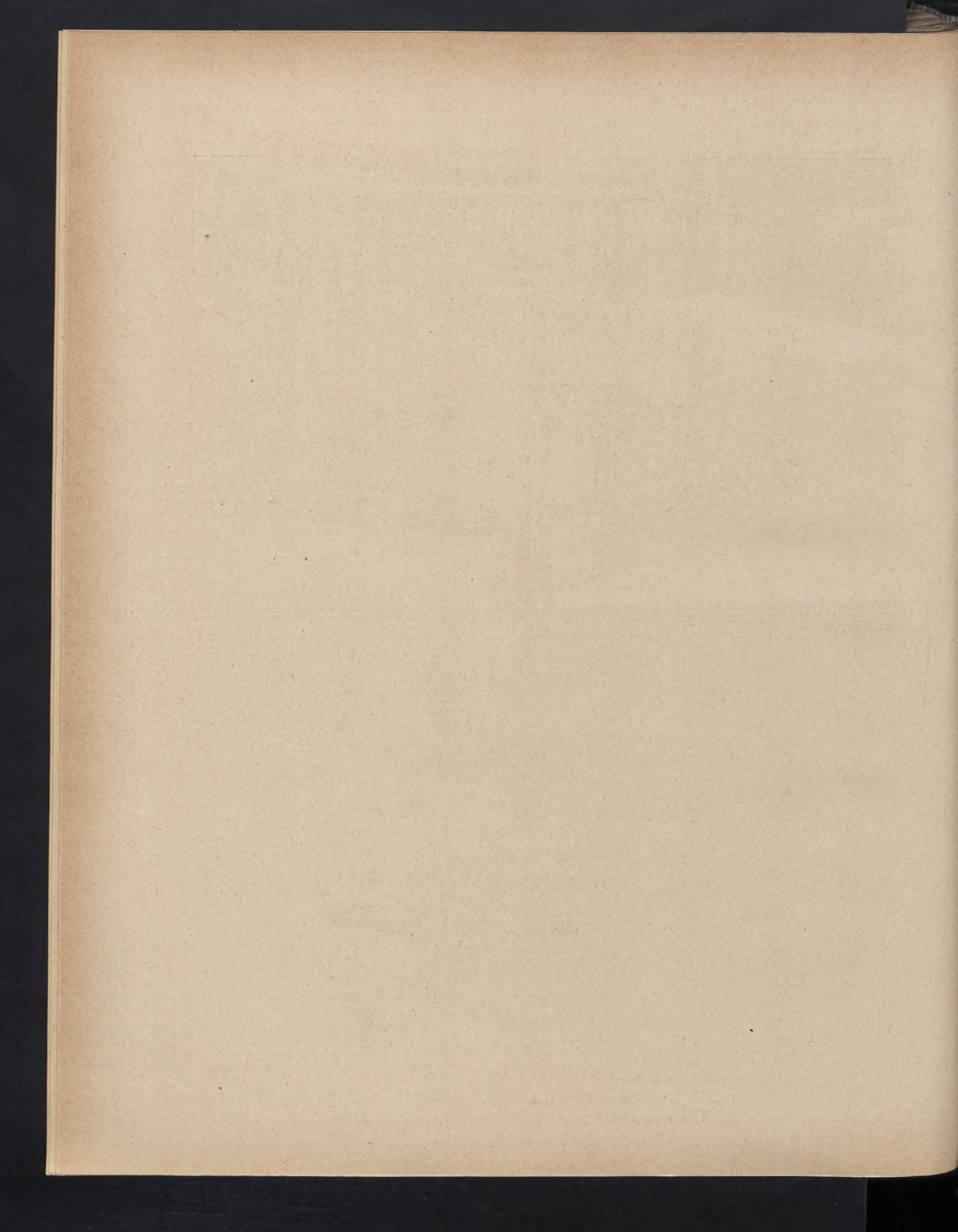
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf zur Arbeiterkolonie in Knurow O.-S.

Architekt: Dr. Ing. Karl Henrici, Aachen.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a

b

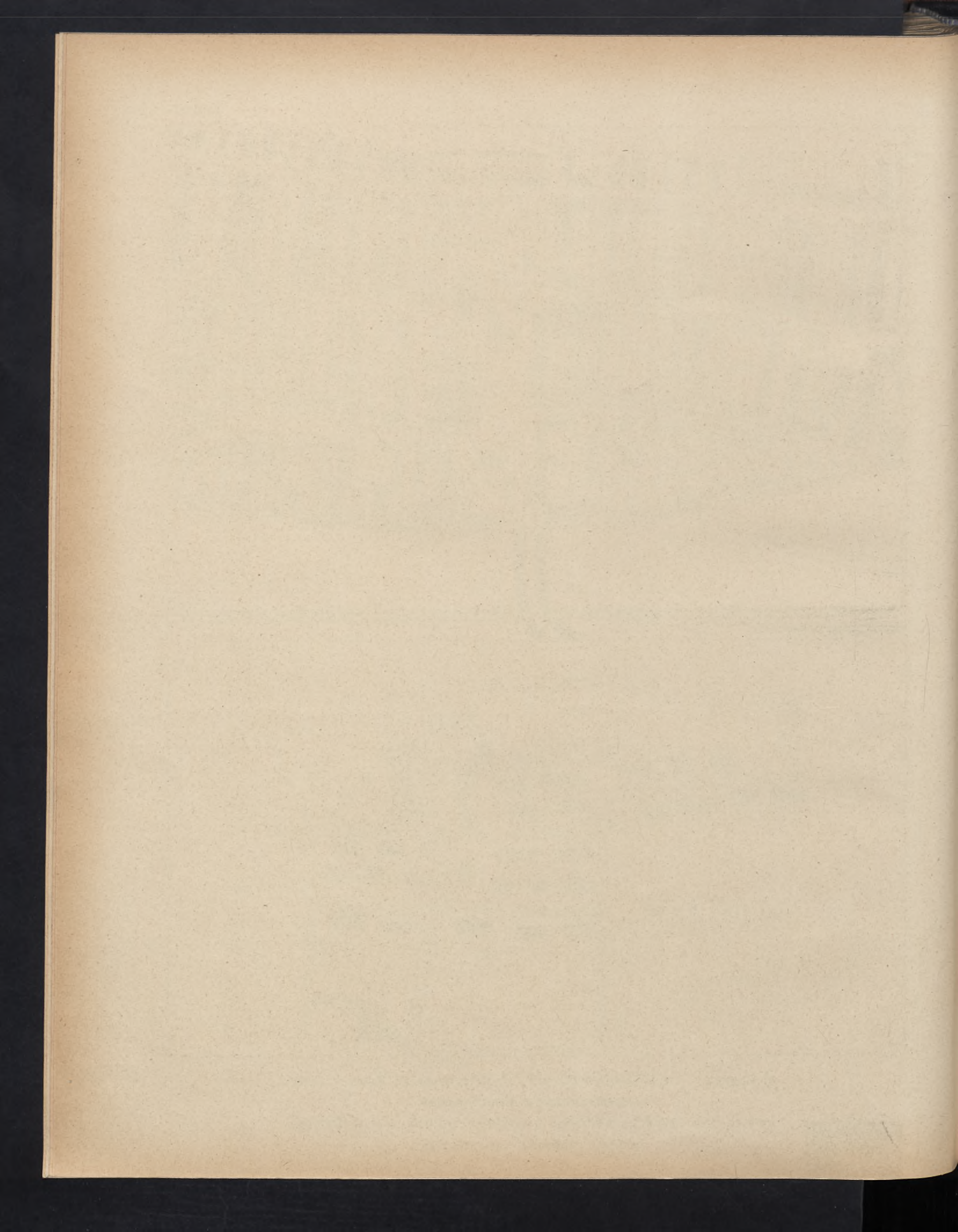
a) Lageplan des Entwurfes für die Arbeiterkolonie zu Knurow O.-S.

Architekt: Dr. Ing. K. Henrici, Aachen.

b) Lageplan der Arbeiterkolonie von Ulrich Gminder bei Reutlingen.

Architekt: Theodor Fischer, München.



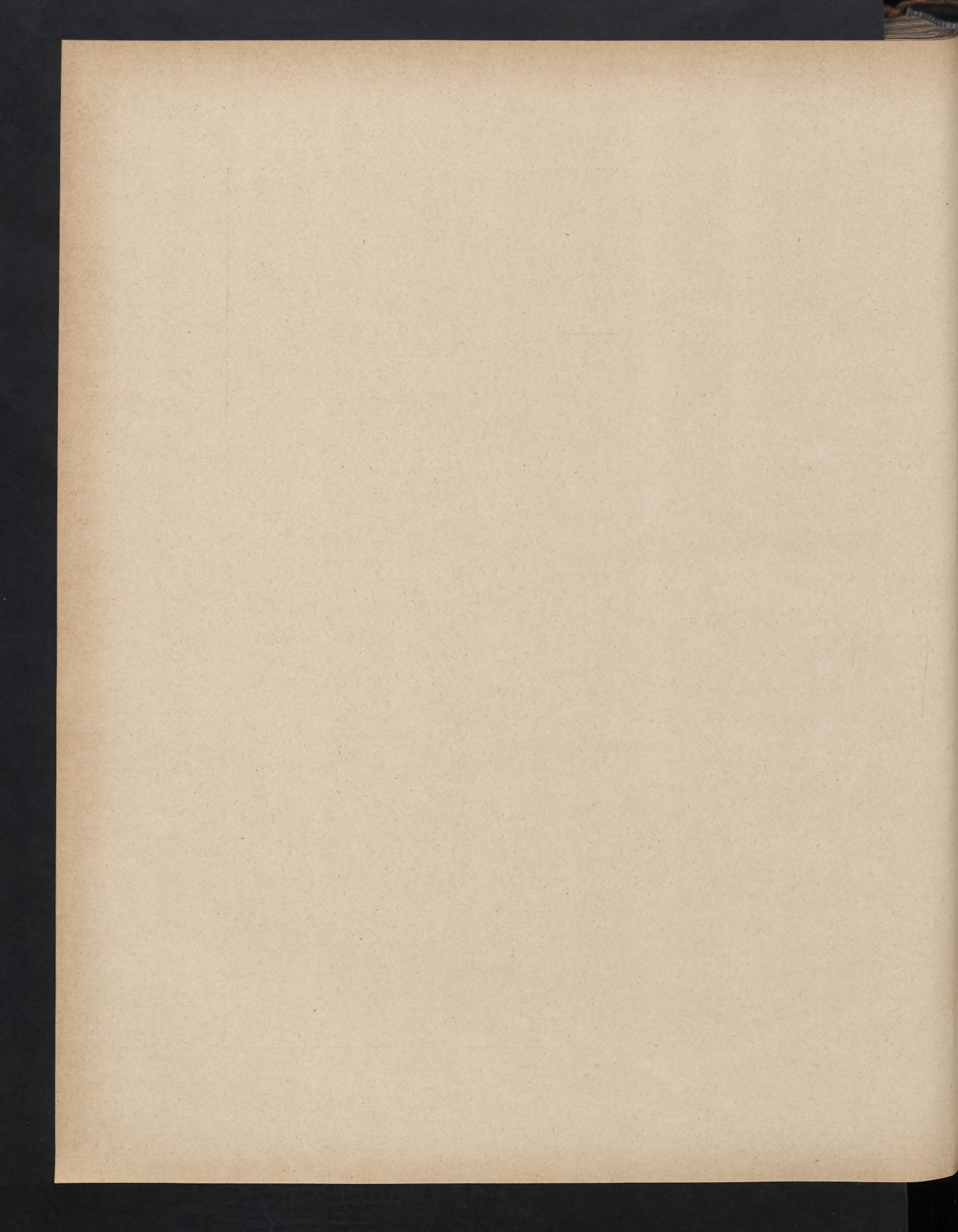


Arbeiterkolonie von Ulrich Gminder bei Reutlingen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

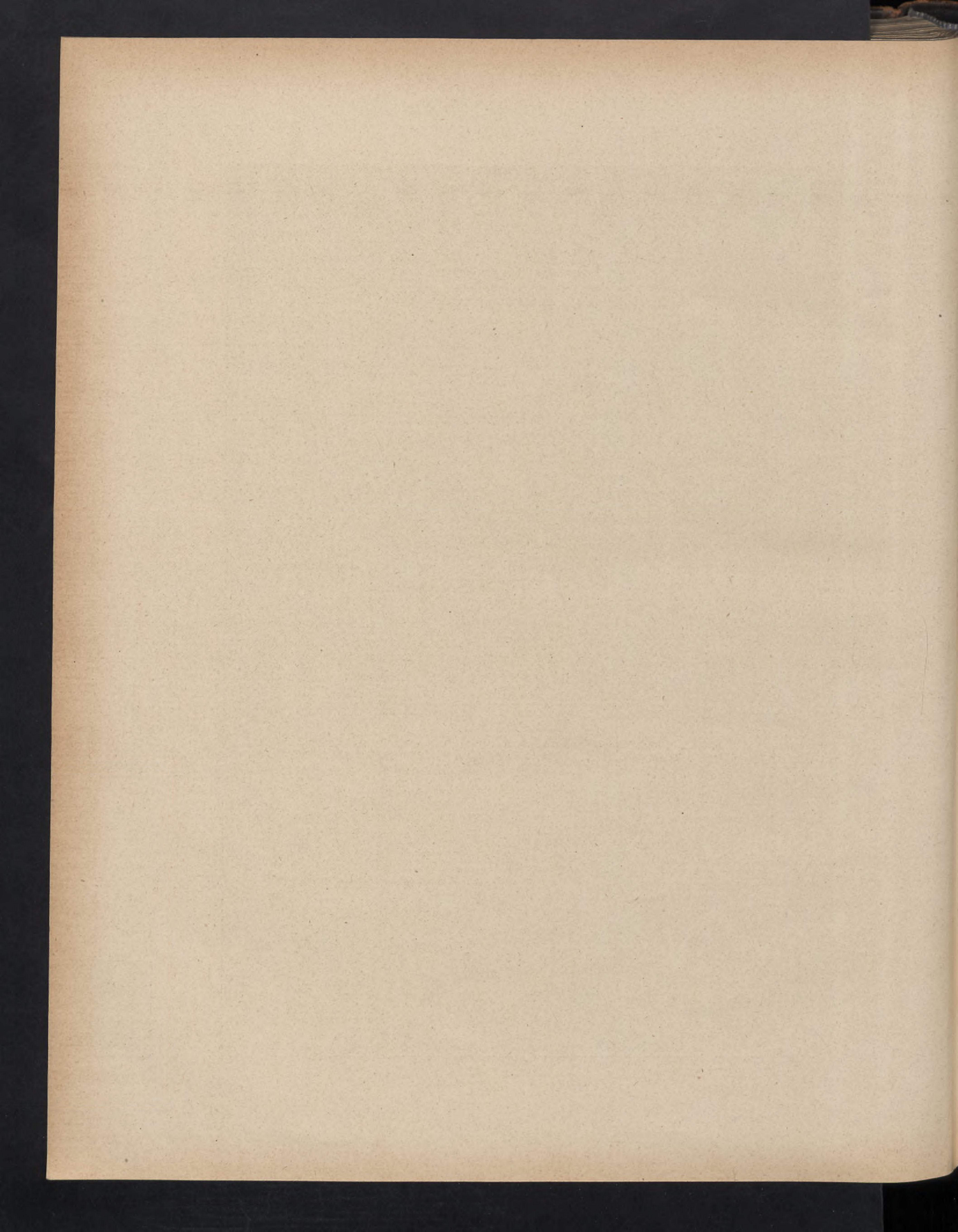


Arbeiterkolonie von Ulrich Gminder bei Reutlingen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

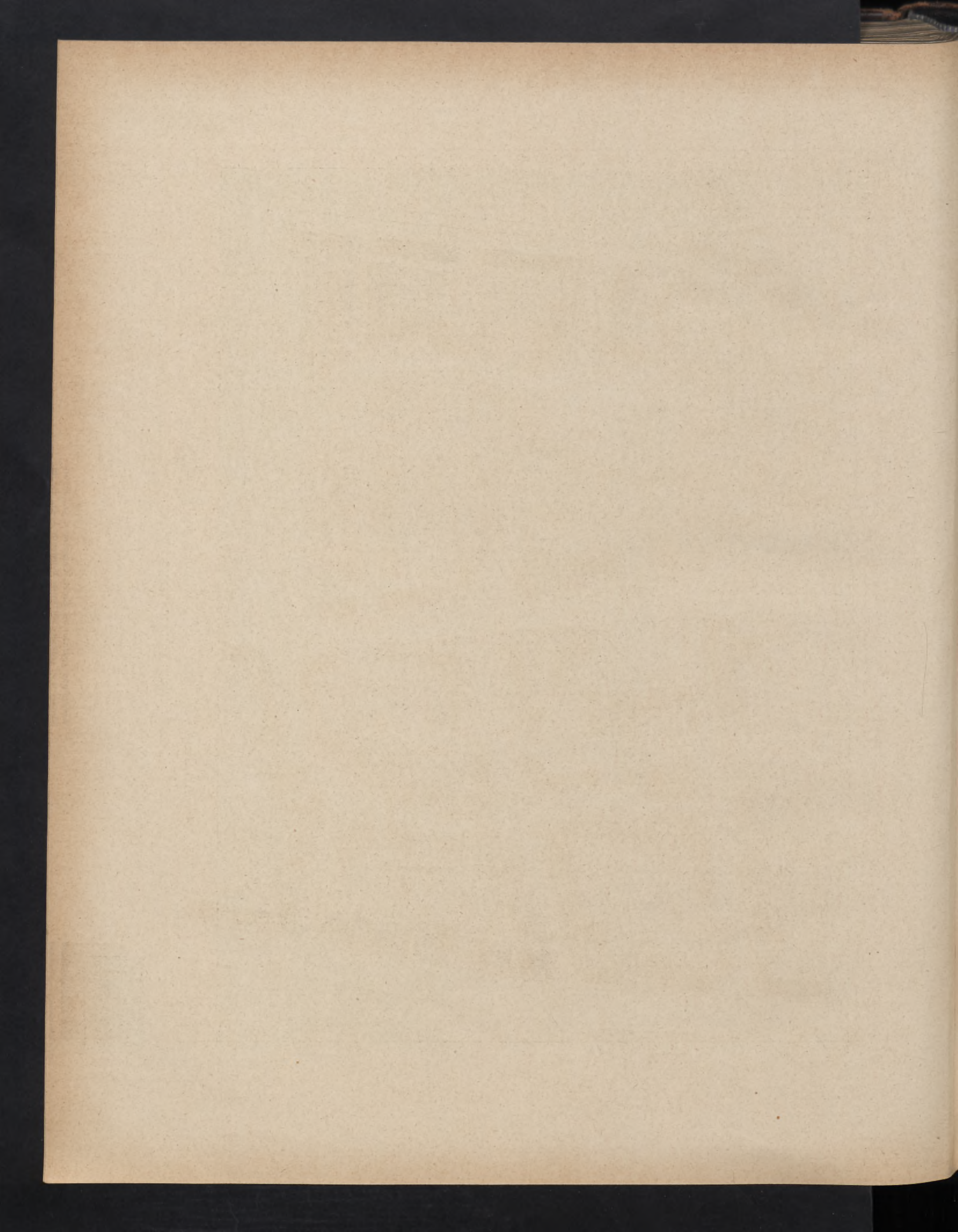


Arbeiterkolonie von Ulrich Gminder bei Reutlingen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

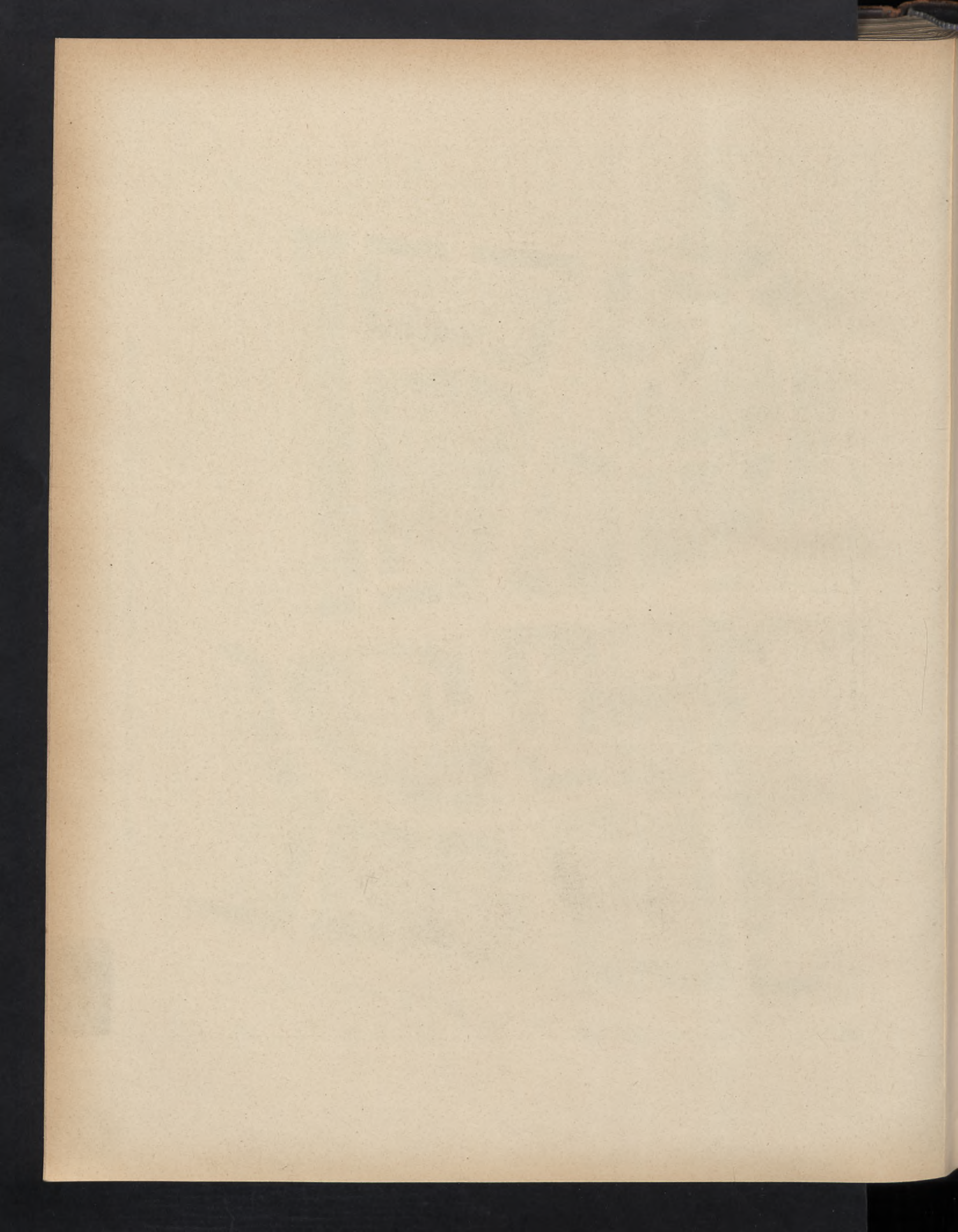


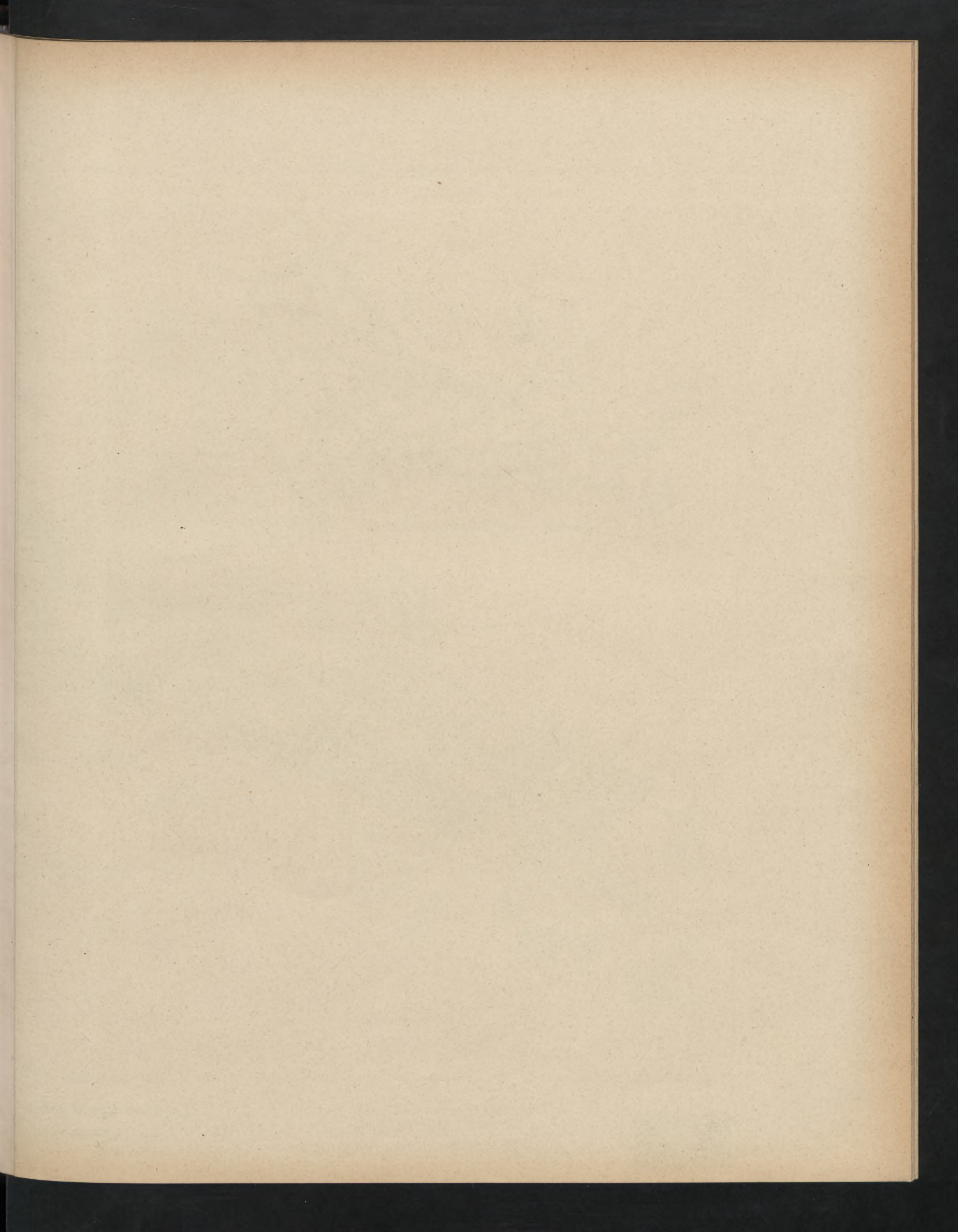
Lageplan der Arbeiterkolonie „Margarethenhof" zu Friedrich-Alfred-Hütte.

Architekt: Schmohl, Essen.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



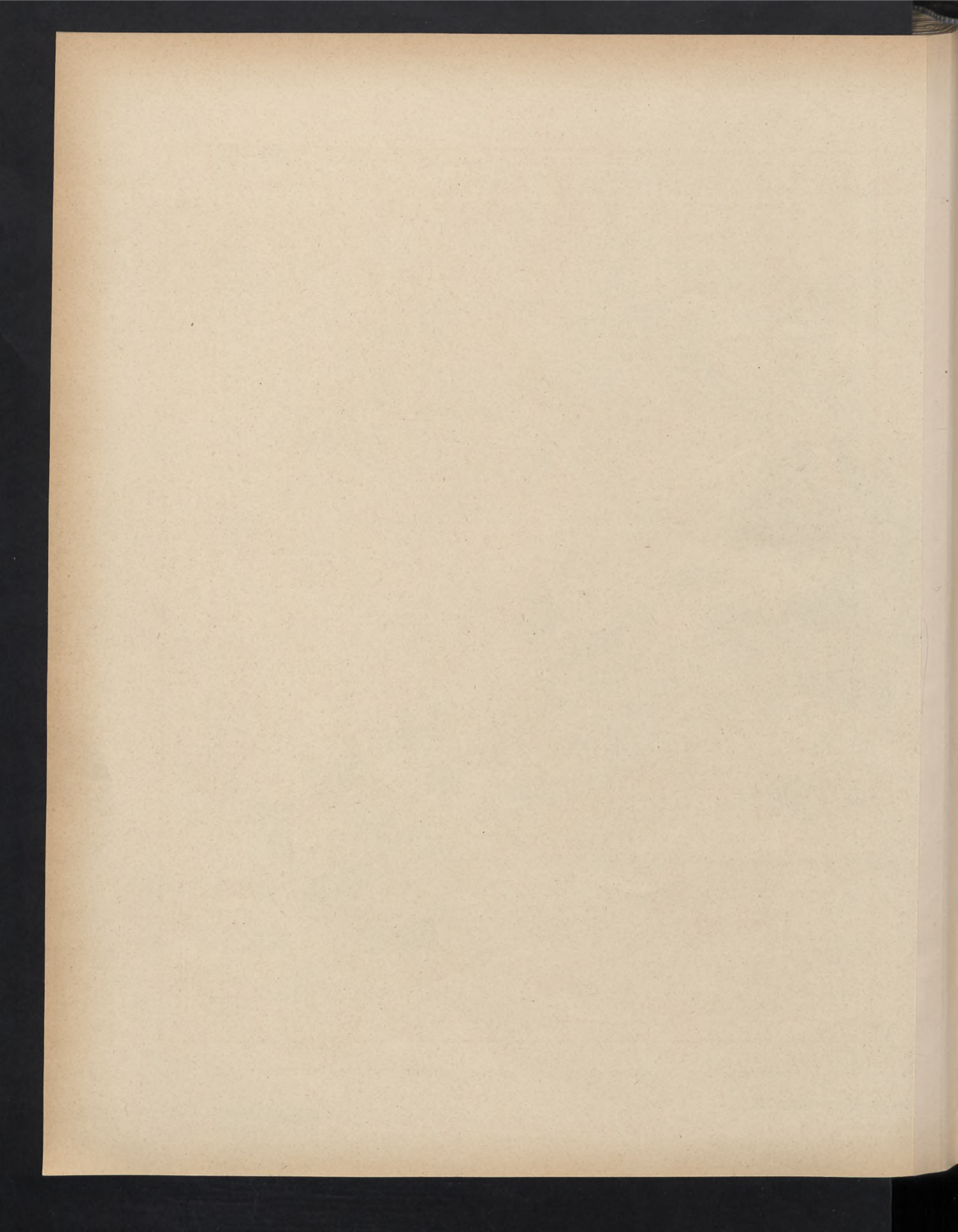




Lageplan vom Hohenzollernplatz in Frankfurt a. M.

Gartenarchitekt: Heicke, Frankfurt a. M.

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



PLAN
der
k. k. Reichshaupt- u. Residenzstadt
WIEN

1893.
Commissions-Verlag
R. LECHNER (Wilh. Müller) k. u. k. Hof- u. Univ.-Buchhdlg. I. Graben 31.
Zeichnung u. Druck d. lithogr. Anstalt von
CARL LOOS

DER
VOLKSRING
projectirt von
Architekt Eugen Fassbender

Projectirte 500m breite Zone.
ideale Fortsetzung u. Abschluss derselben
Bahnschleife mit Bahnhof

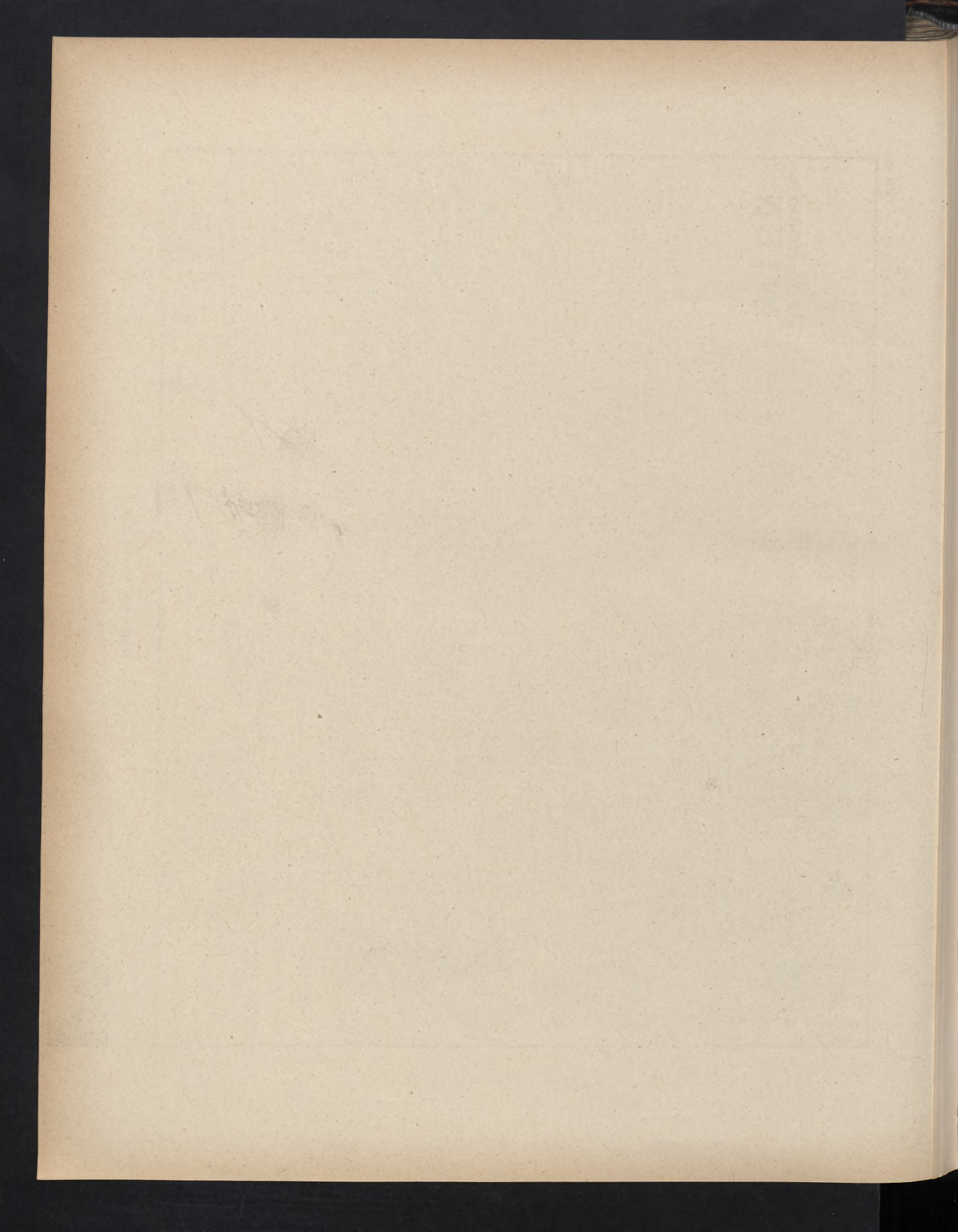
VOLKSRING

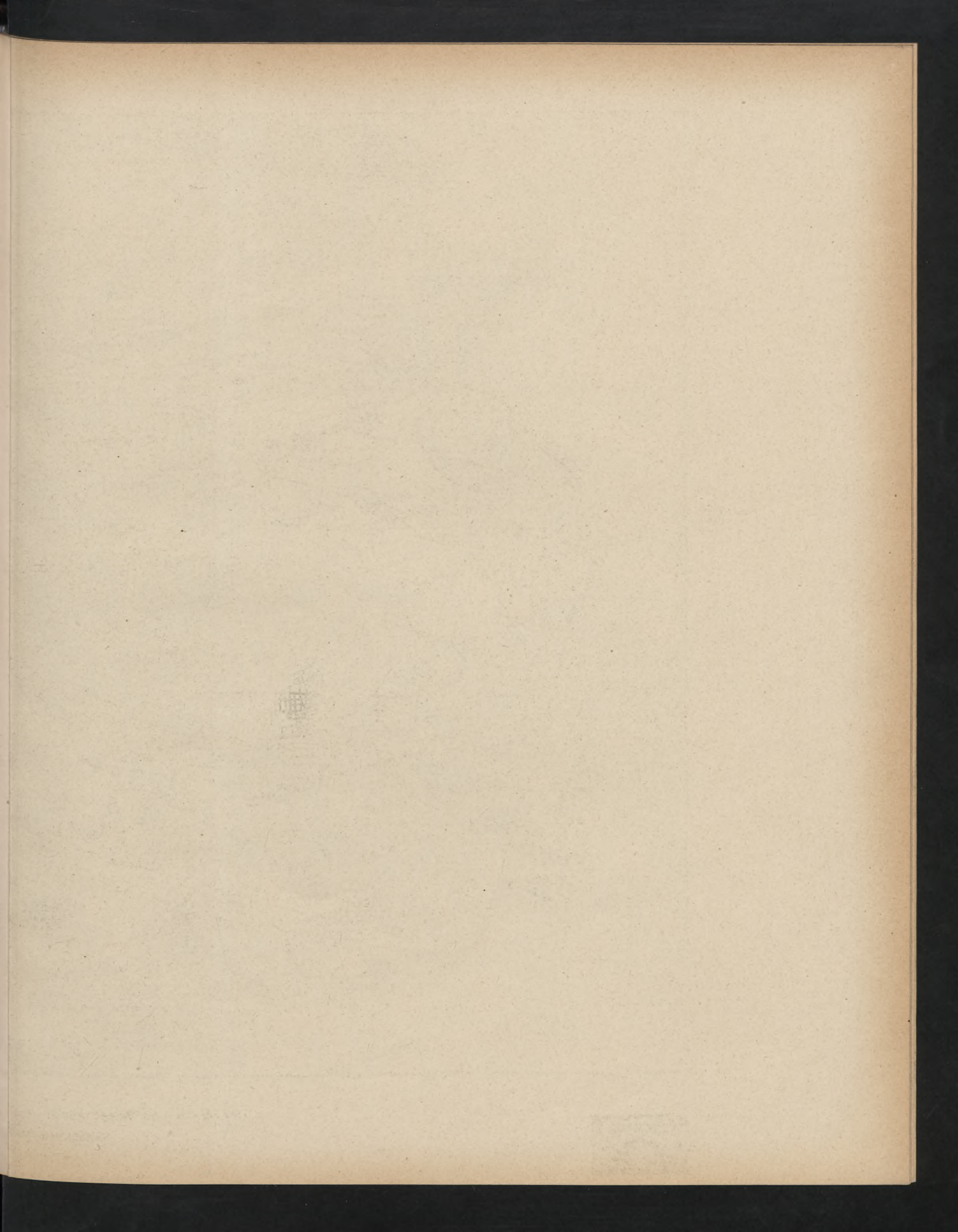
Ein Volksring für Wien.

Architekt: Eugen Faßbender, Wien.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





DER WALD- UND WIESENGÜRTEL UND DIE HÖHENSTRASSE DER k.k. Reichshaupt u. Residenzstadt WIEN

0 500 1000 2000 3000 Mtr

Waldflächen	welche in den Wald- u. Wiesengürtel fallen.	Bestehende und genehmigte öffentl. Gärten, Friedhöfe und andere von der Verbauung schon derzeit ausgeschlossene Flächen.
Wiesen, Äcker u. andere Flächen		
Neu zu bauende	Teile der Höhenstrasse.	Verbindungen der Höhenstrasse mit dem Stadtkerne.
Bereits bestehende		Baumreihen.

Zeichenerklärung.

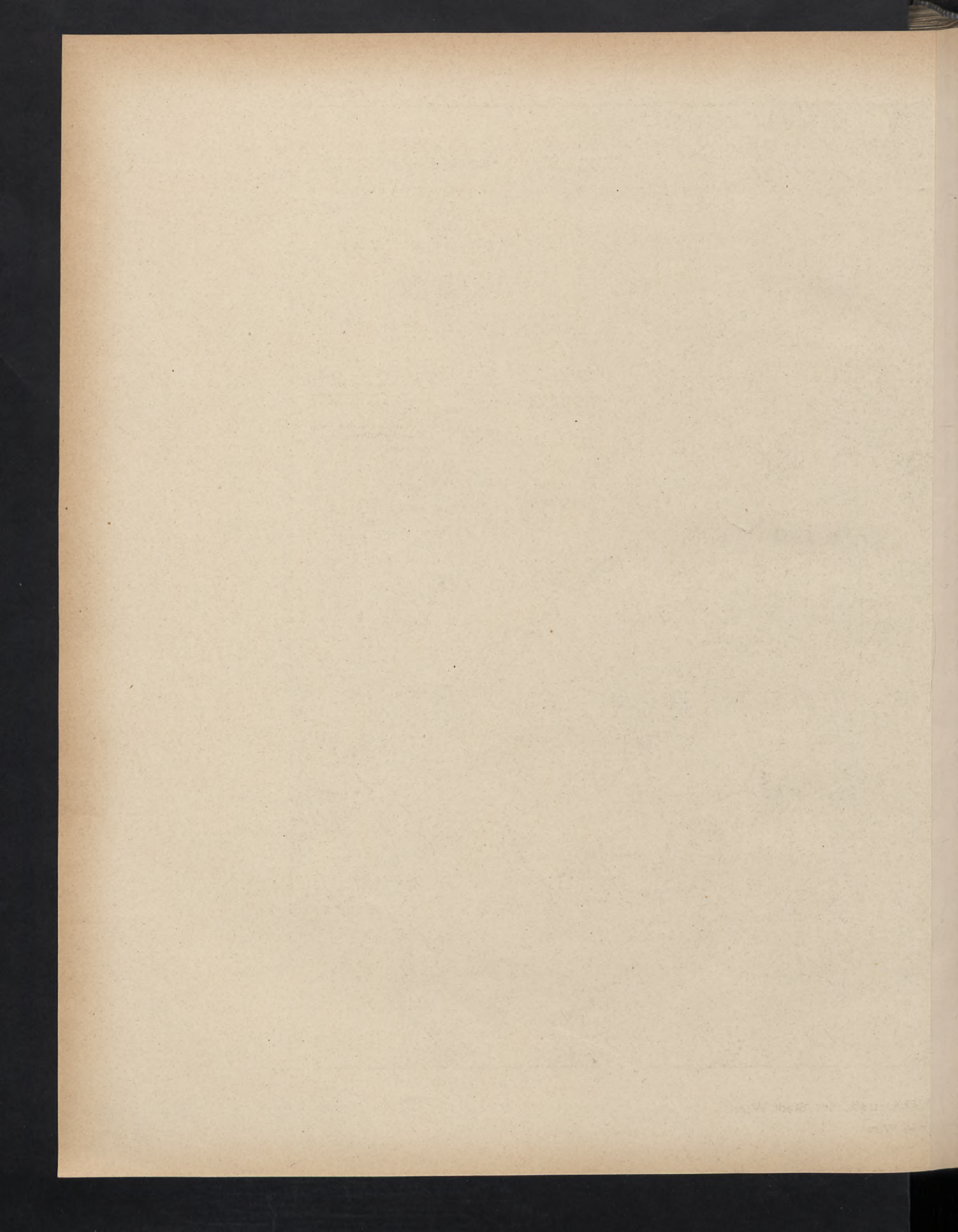
- Wichtigere öffentl. u. monument. Gebäude
- Bestehende u. projektierte Gartenanlagen
- Wälder und Auen
- Haupt- u. Stadt-Bahnlinien offene Strecken
- " " " Tunnel u. Gallerie
- Feldwege
- Stadtgrenze

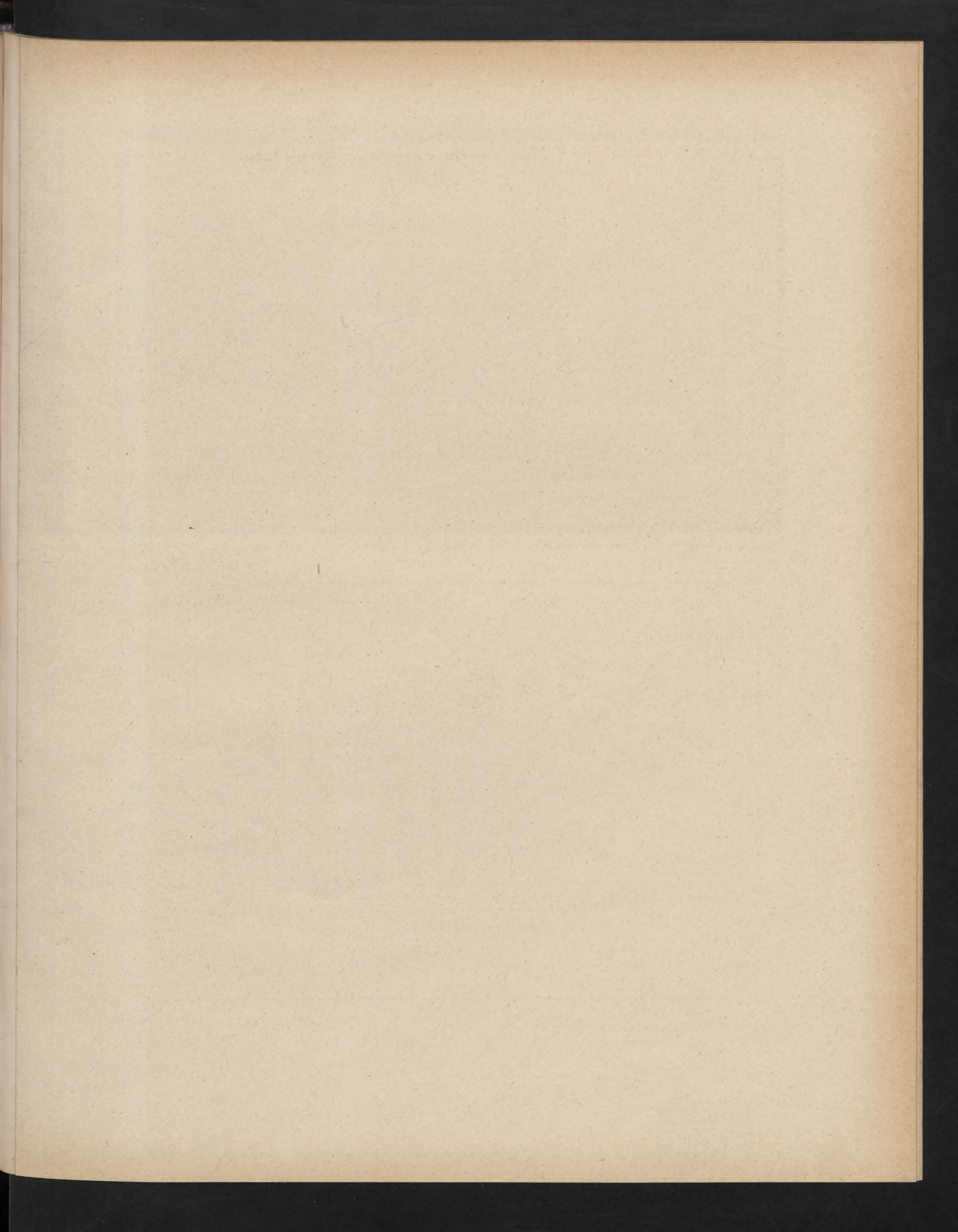


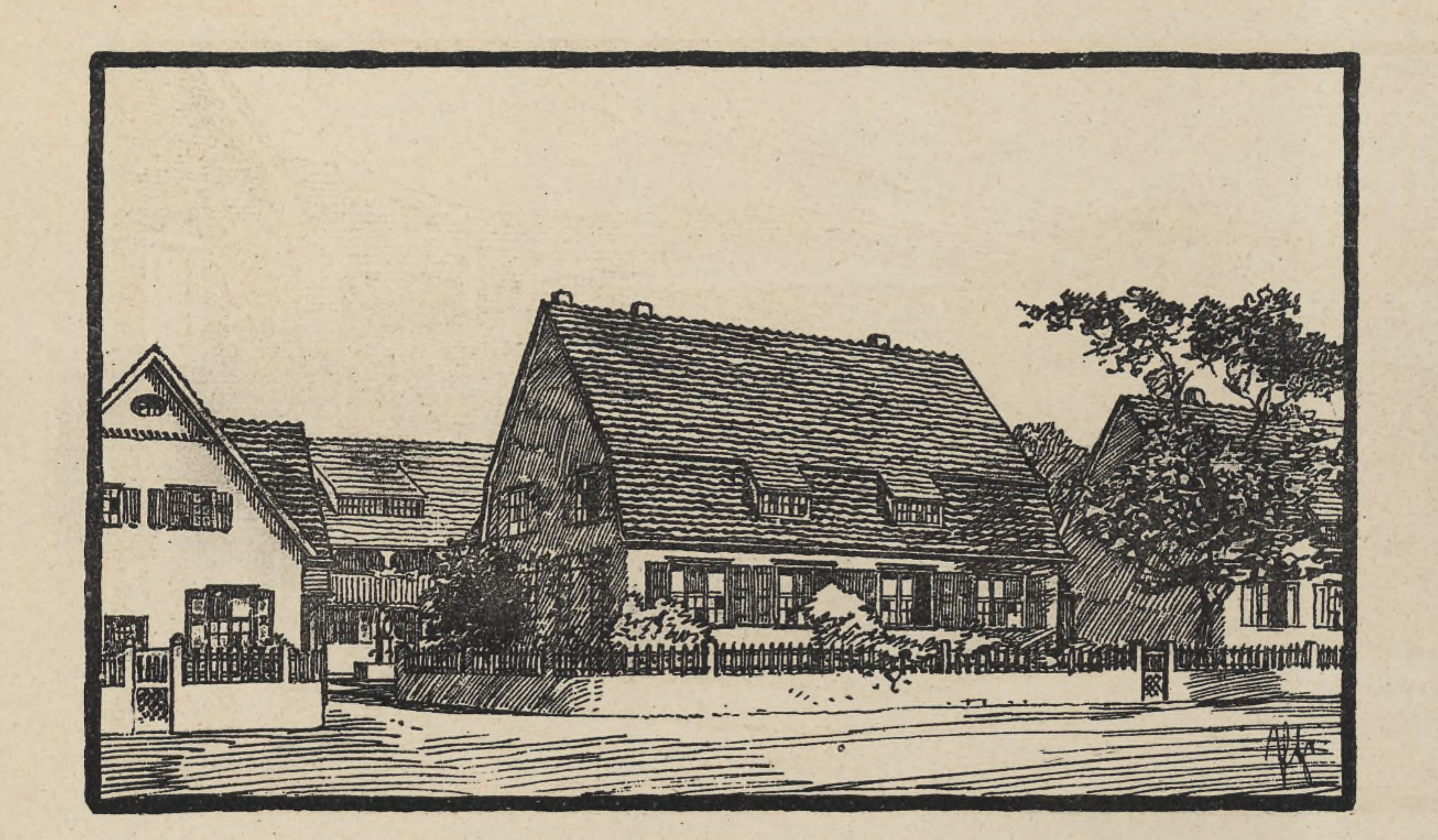
Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien.

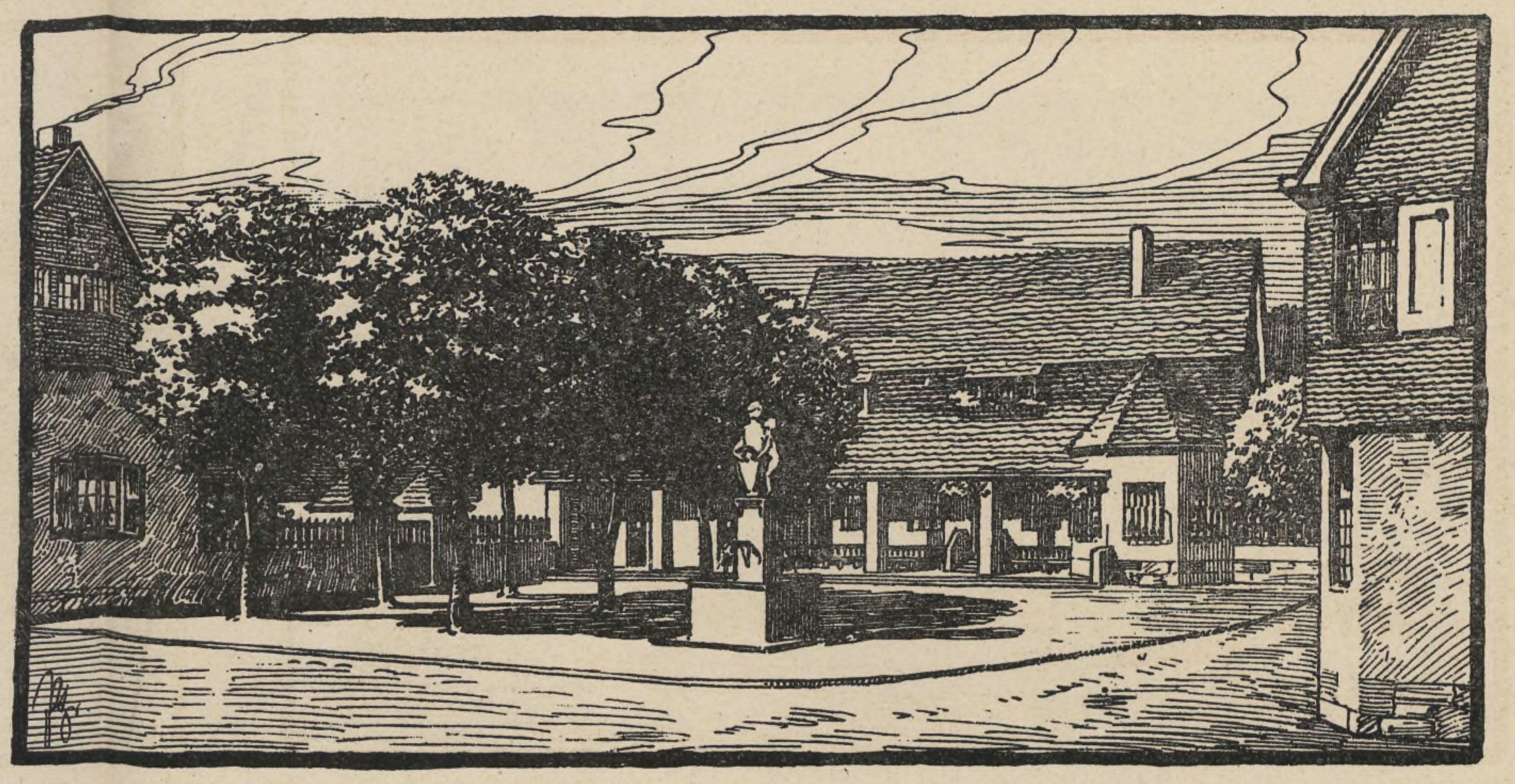
Verfaßt vom Stadtbauamte, Wien.

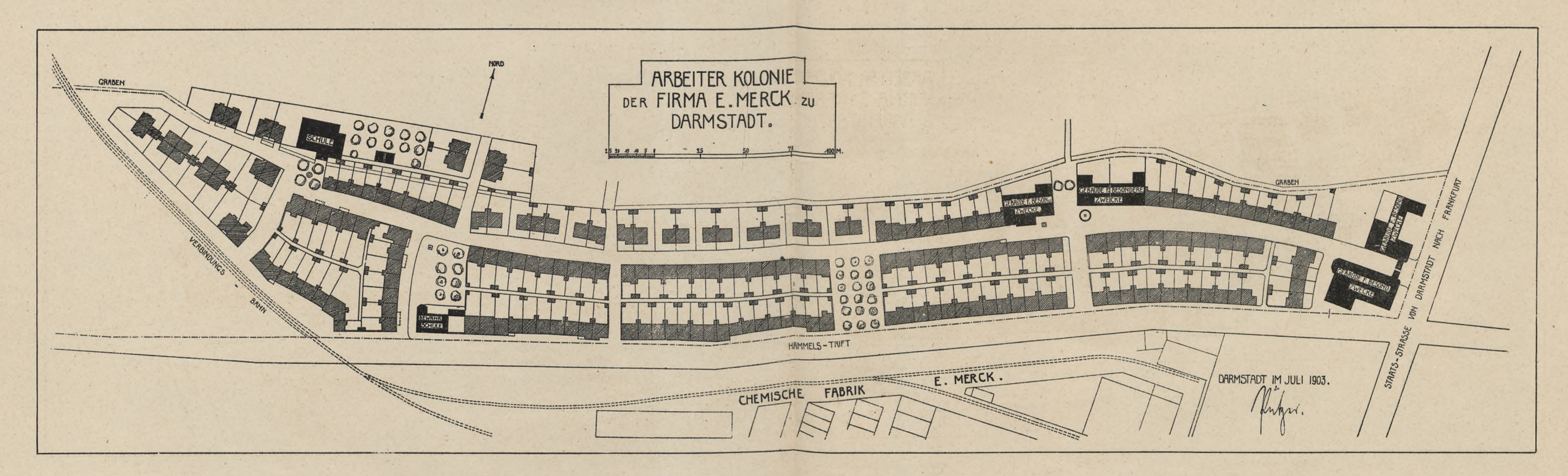
Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









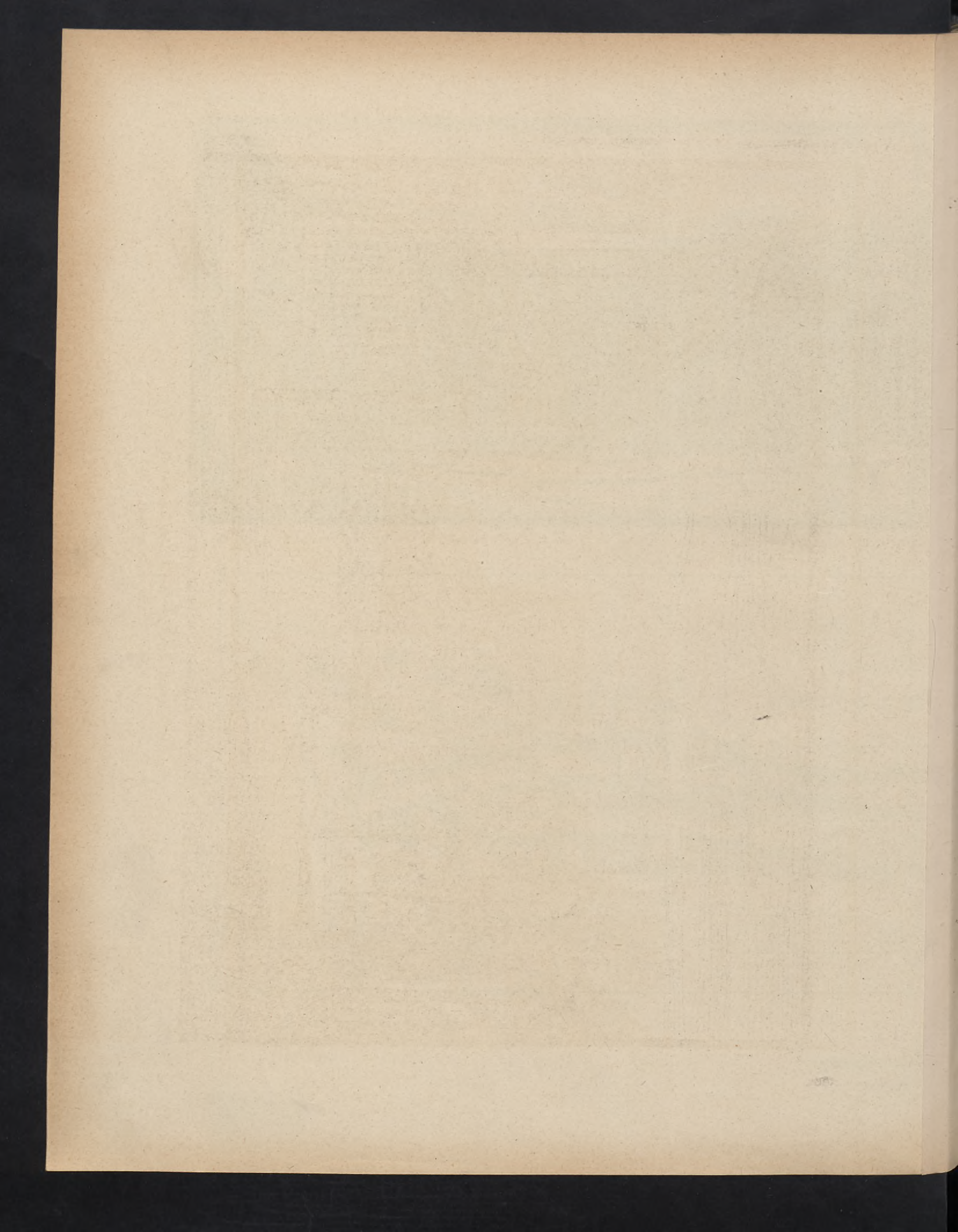


Arbeiterkolonie von Merck bei Darmstadt.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

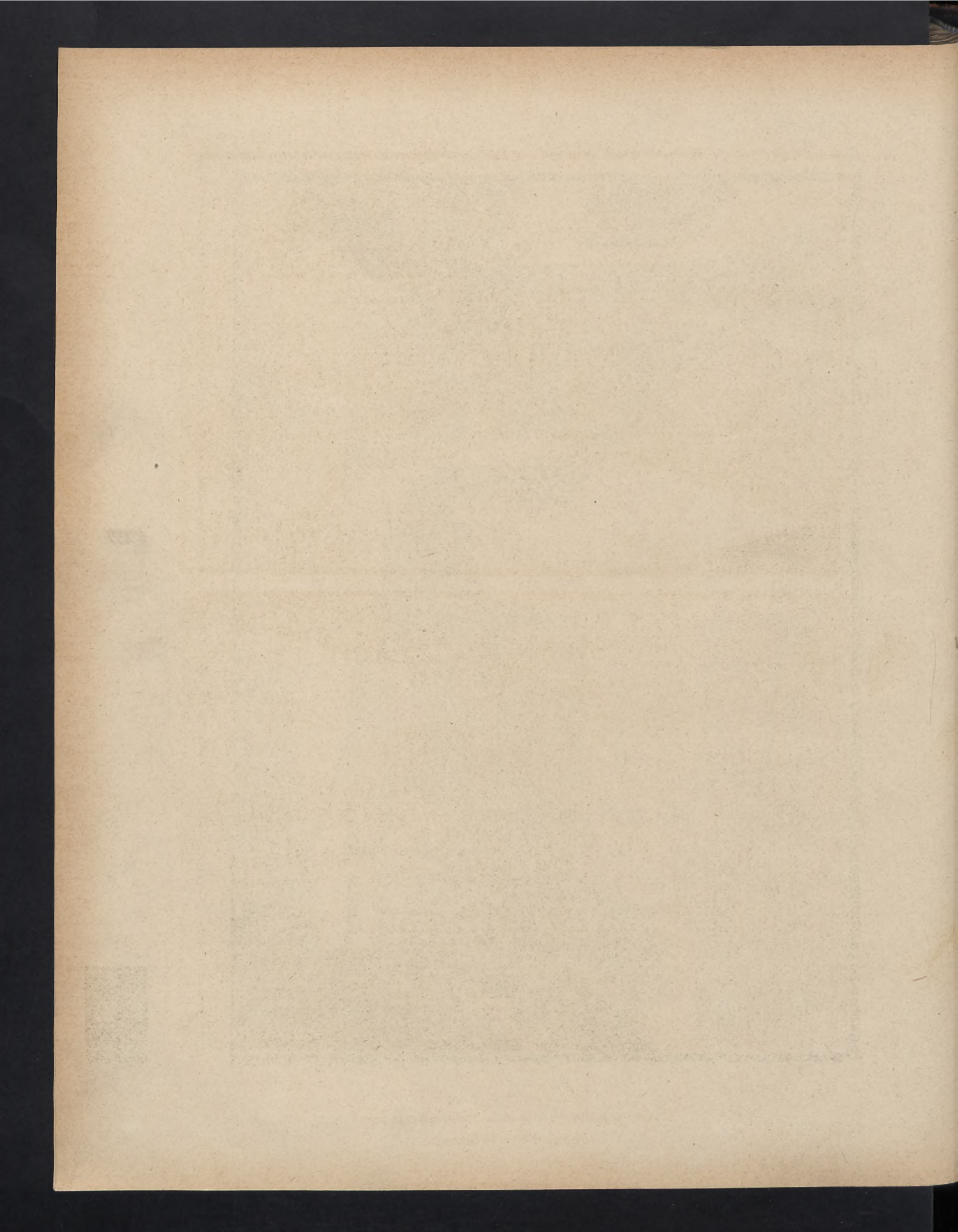


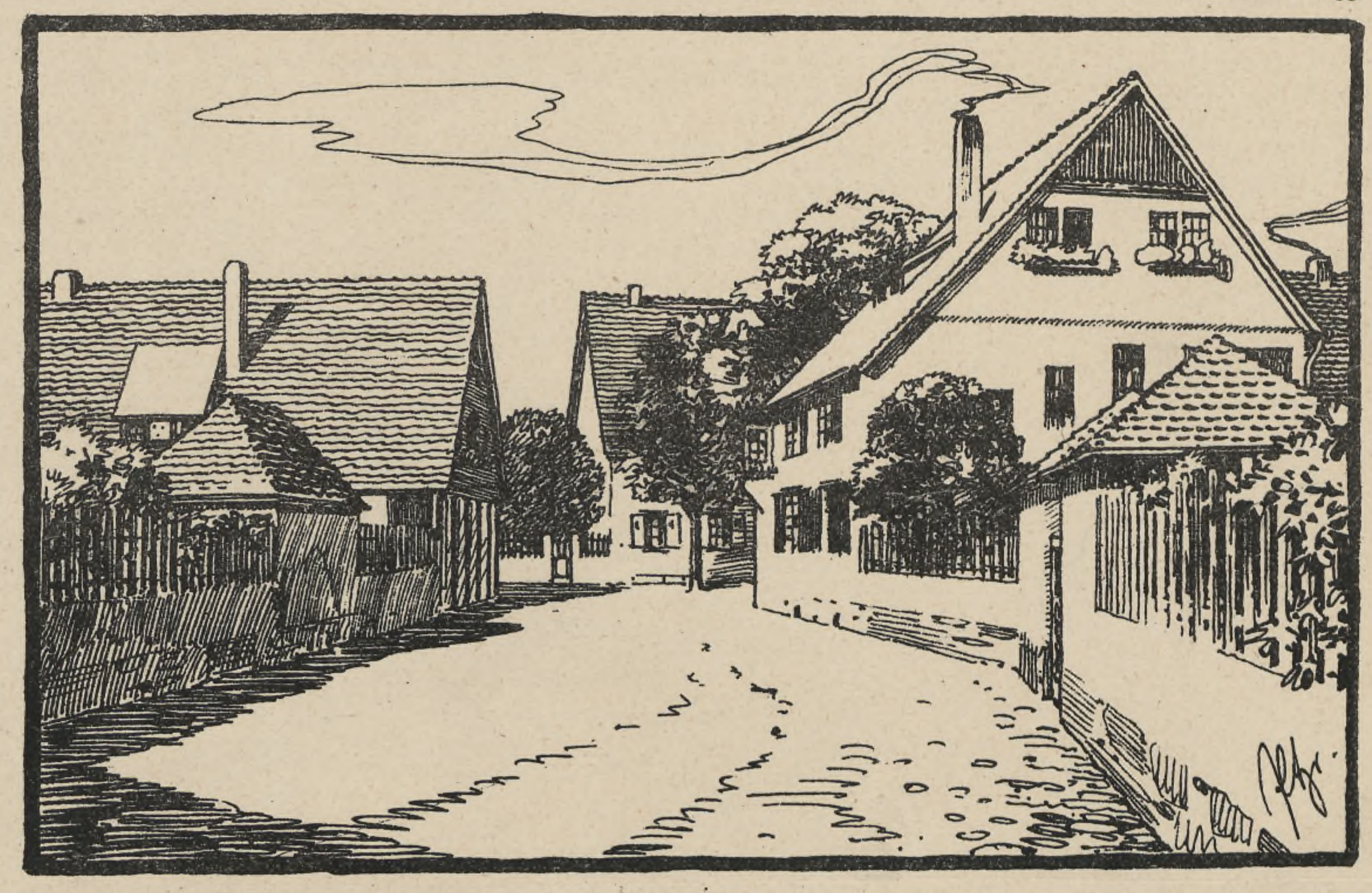
Arbeiterkolonie von Merck bei Darmstadt.

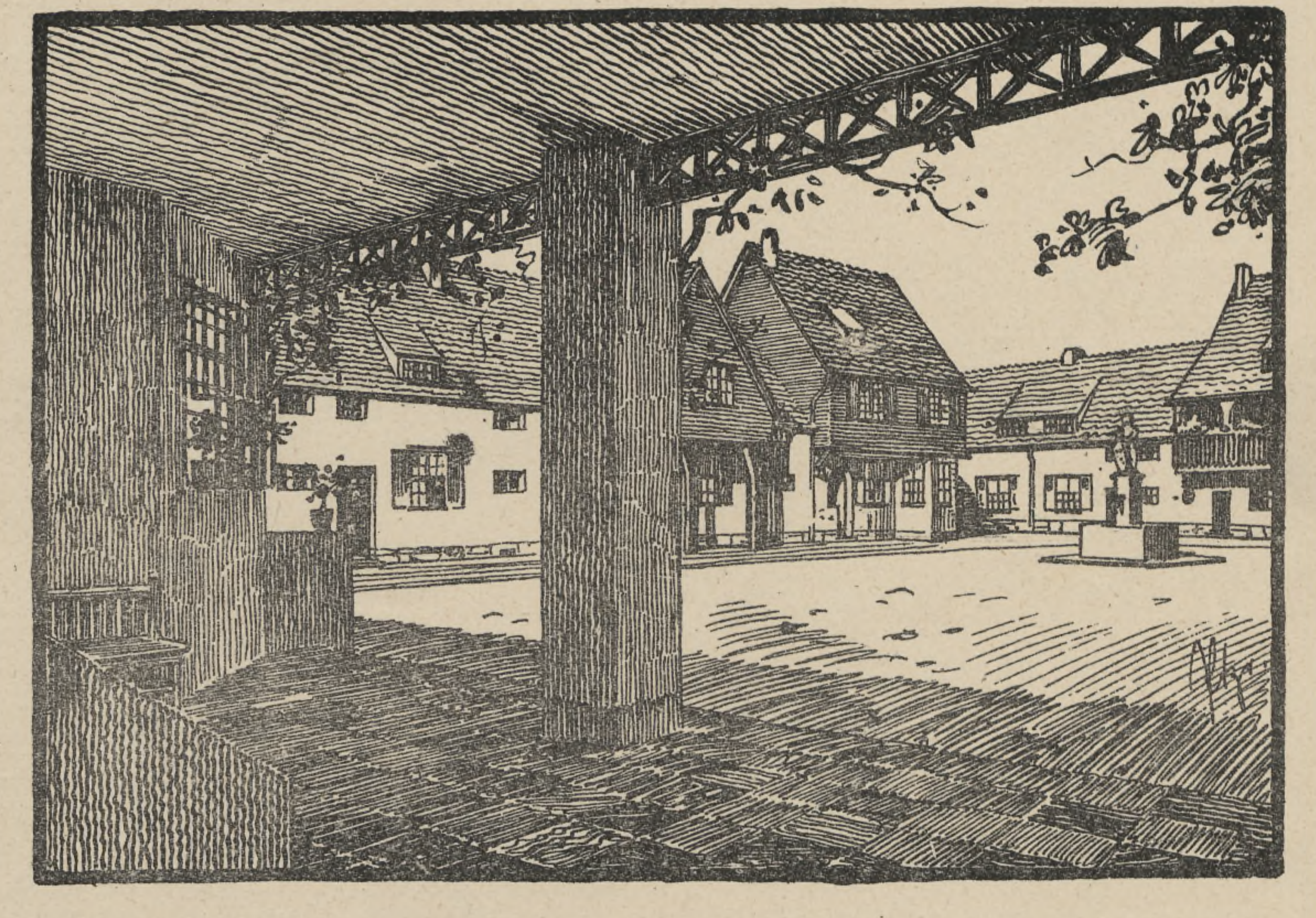
Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





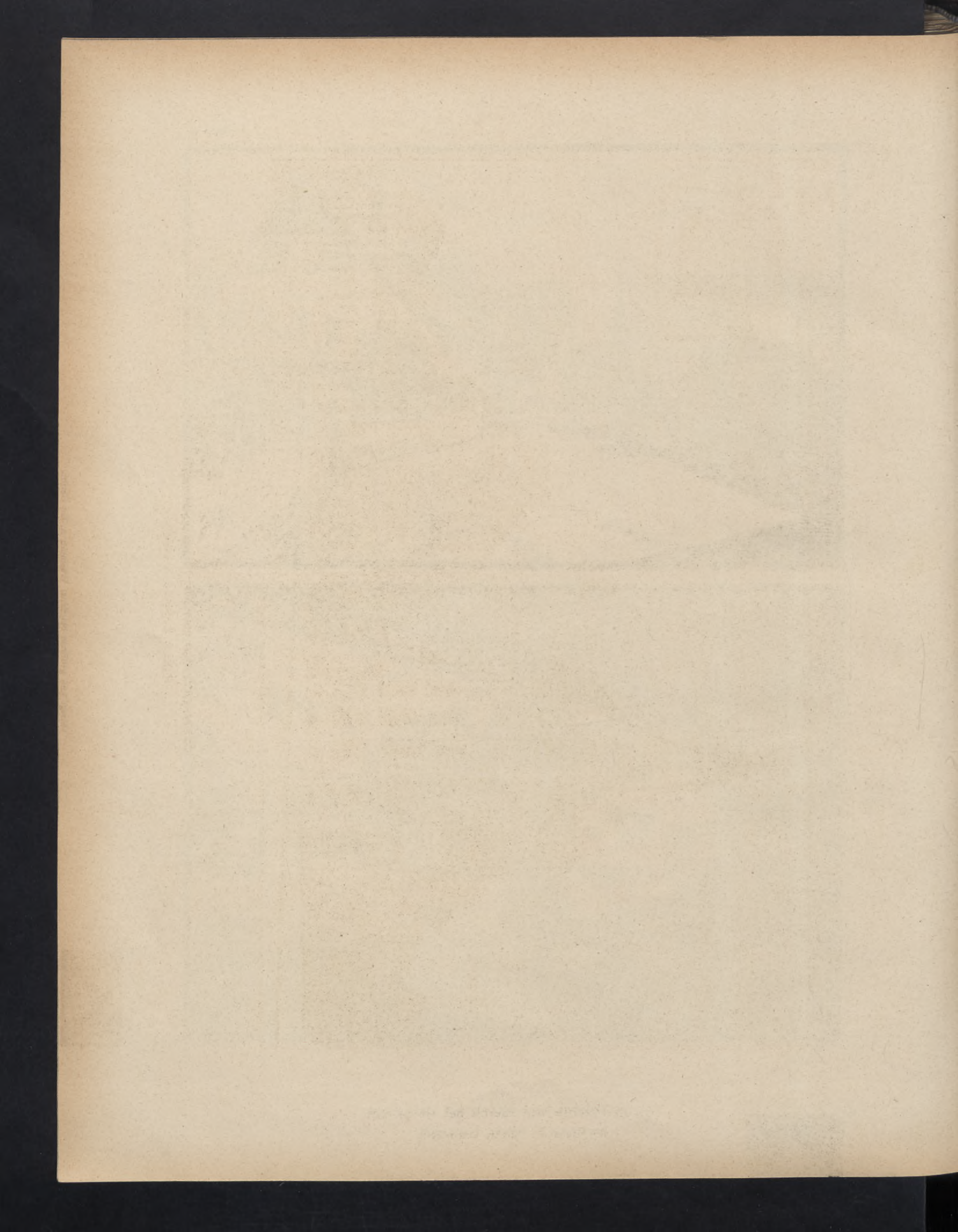


Arbeiterkolonie von Merck bei Darmstadt.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

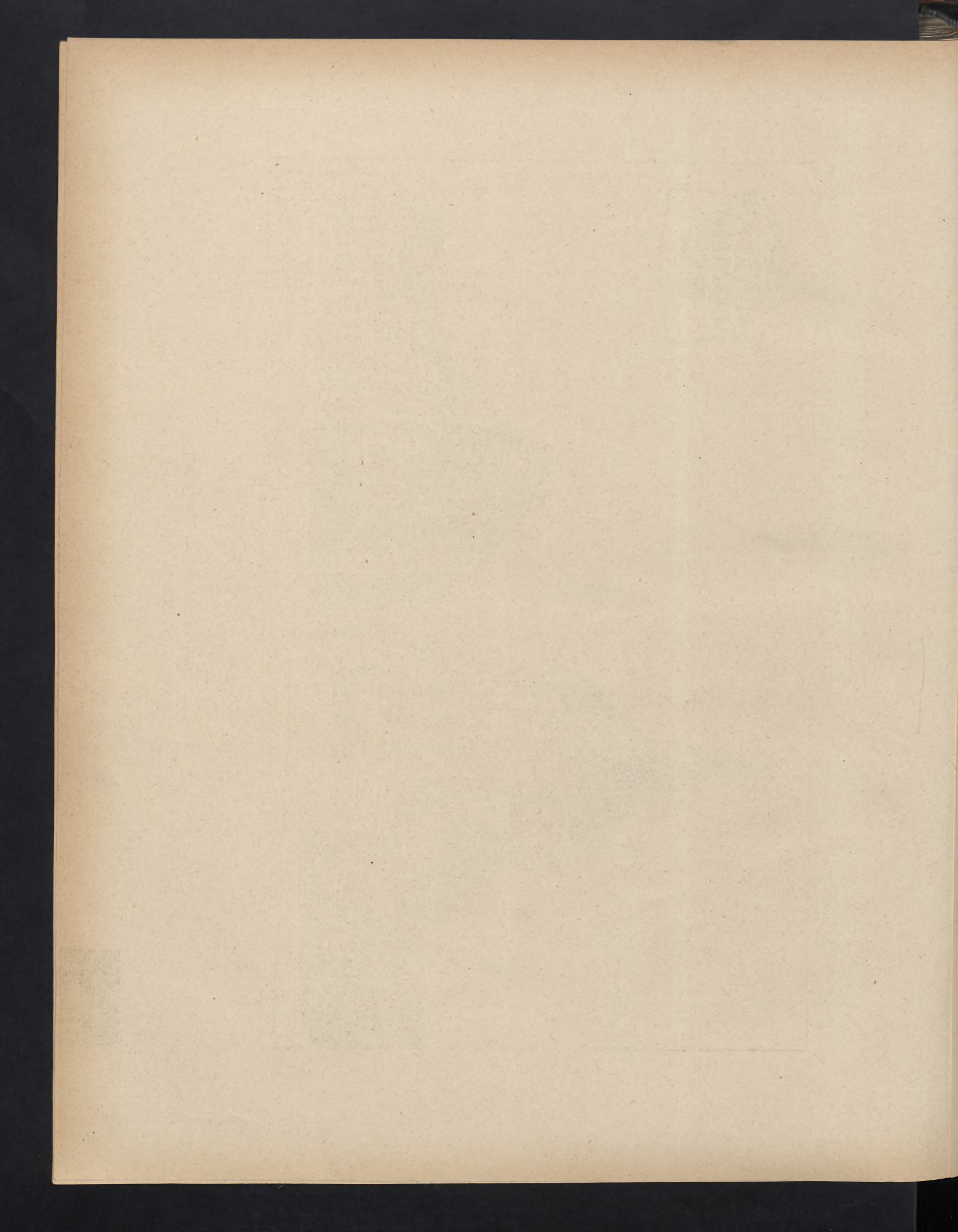


Arbeiterkolonie von Merck bei Darmstadt.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



M. 1 : 12 500.

a

b

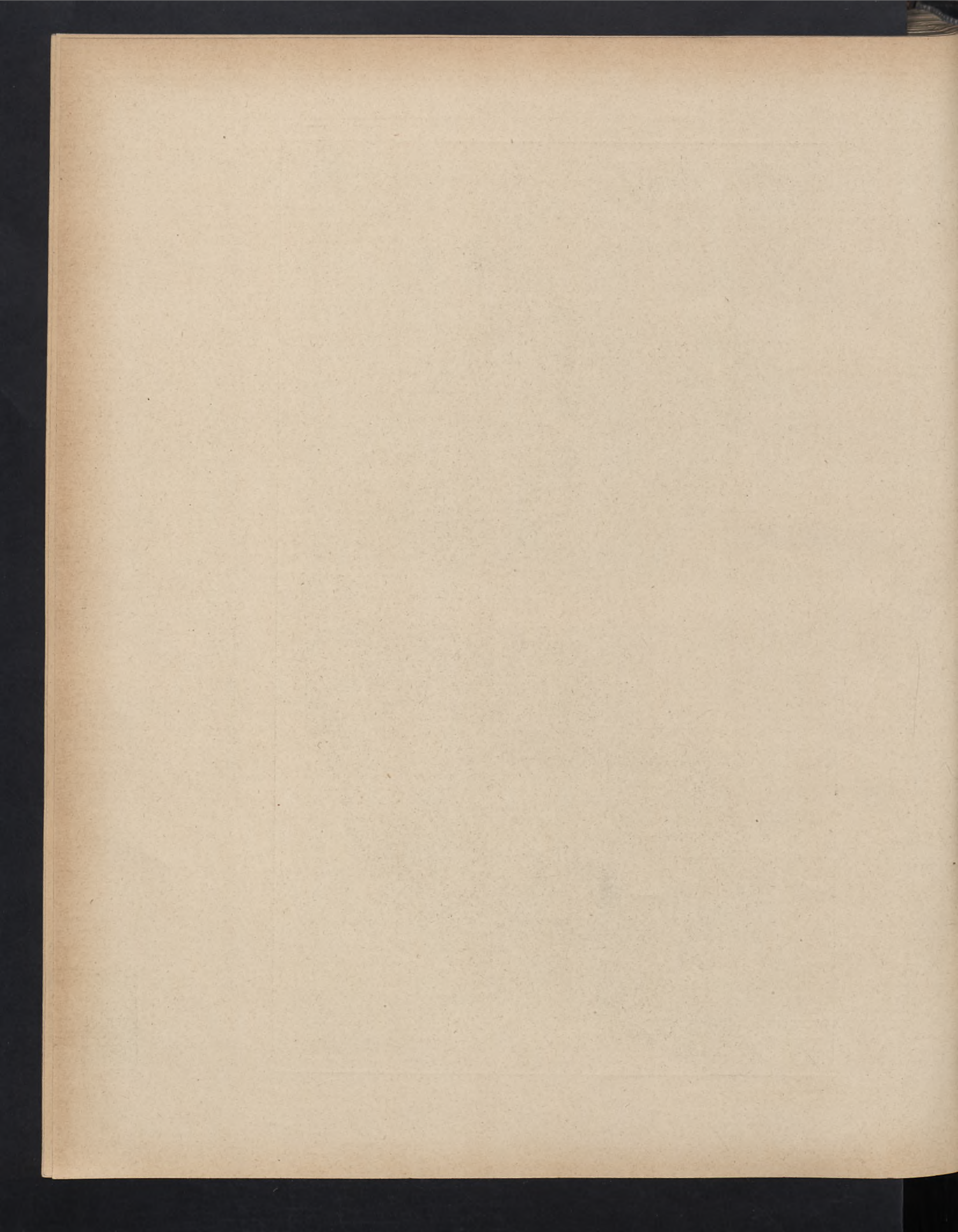
Entwurf zum Bebauungsplane für Karlsruhe.

a) Westgebiet. Verfasser: M. Weizel und Emil Bronner. IV. Preis.

b) Ostgebiet. Architekt: Bernhard Koßmann. V. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



M. 1 : 12 500.

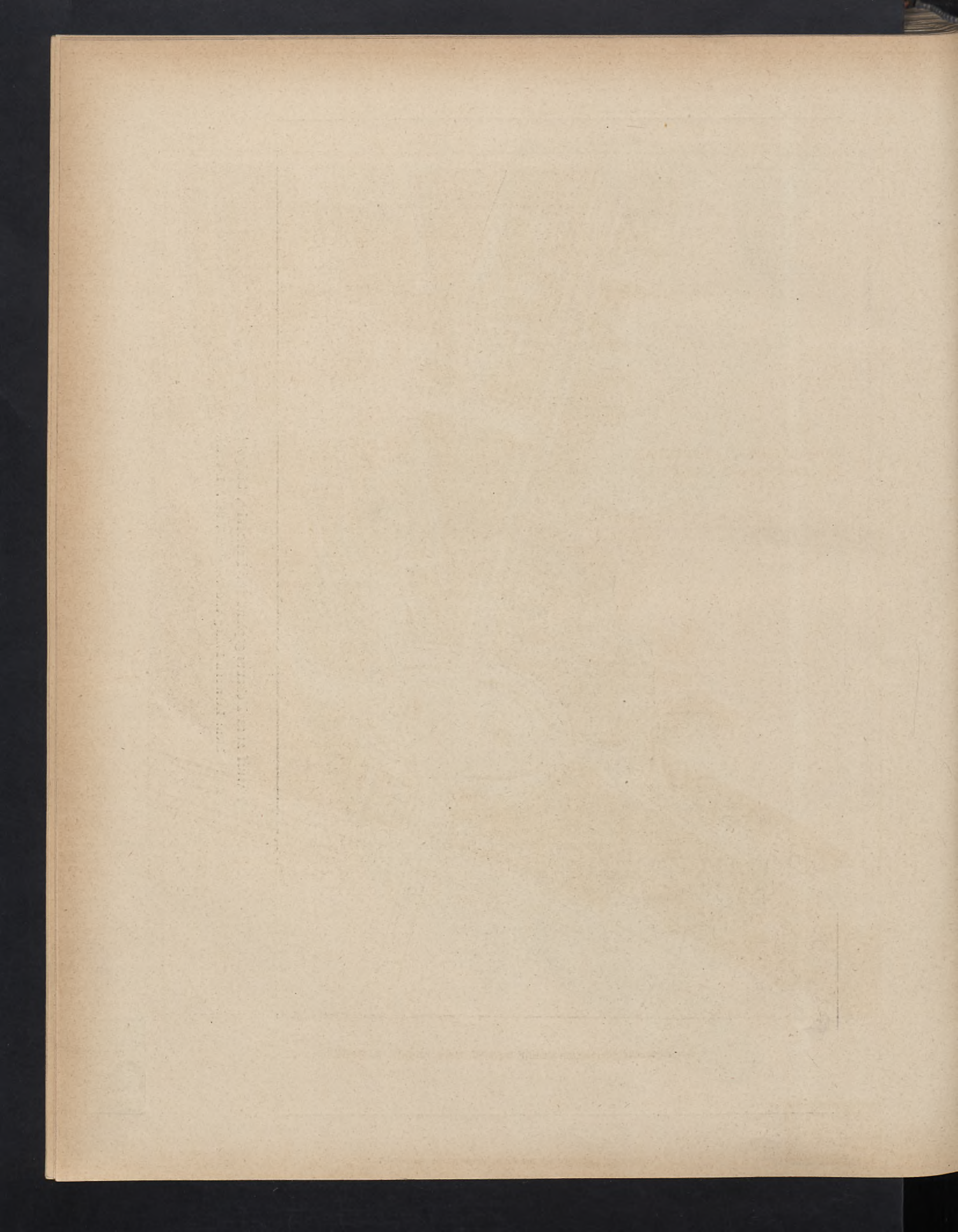
Künftiger Bahnhof

Entwurf zum Bebauungsplane für Karlsruhe, Südgebiet.

Architekten: Hermann Billing und Wilhelm Vittali. I. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

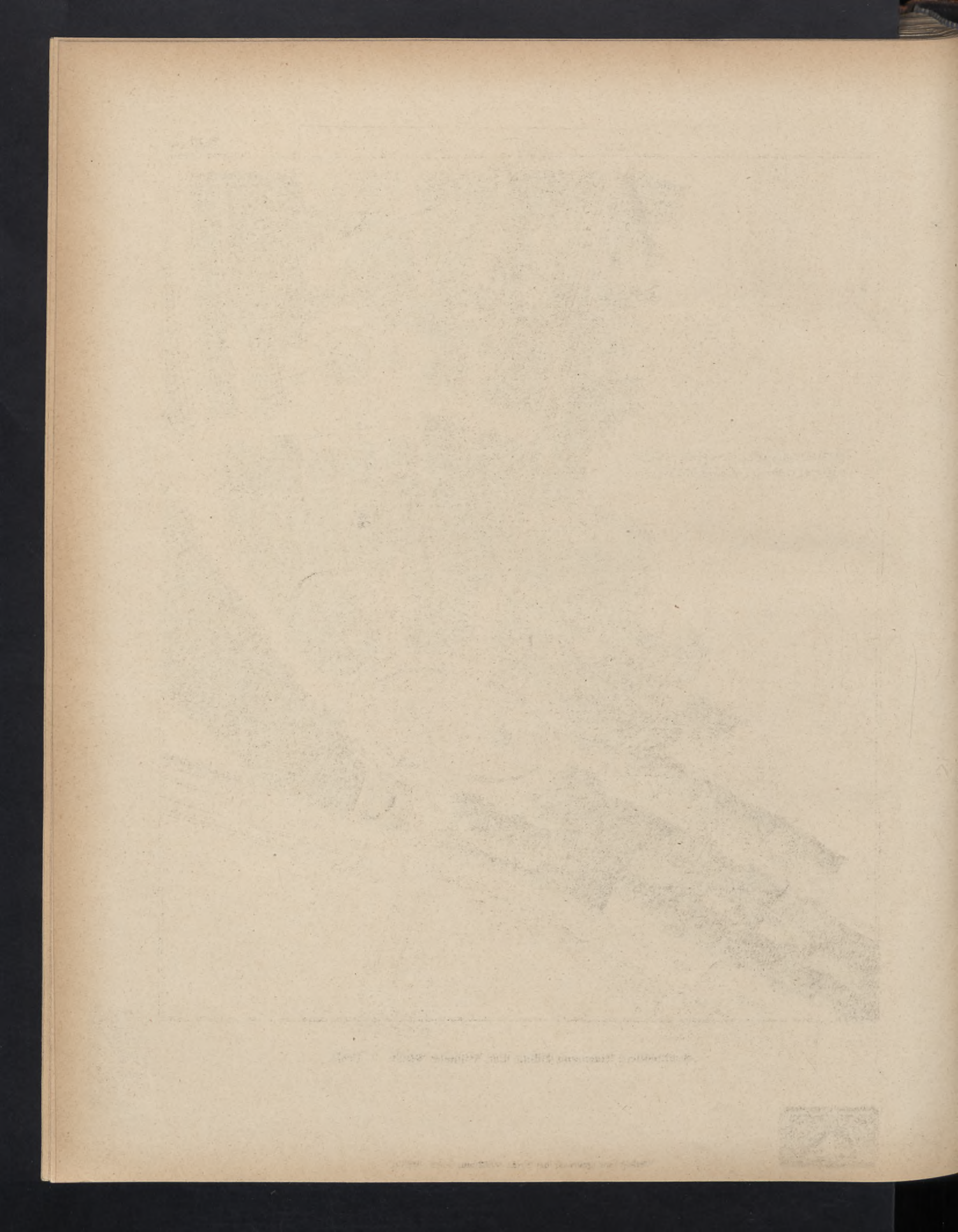


· BEBAUUNGSPLAN - KARLSRUHE ·
· PLATZGRUPPE VOR DEM STADTGARTEN ·

Architekten: Hermann Billing und Wilhelm Vittali. I. Preis.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



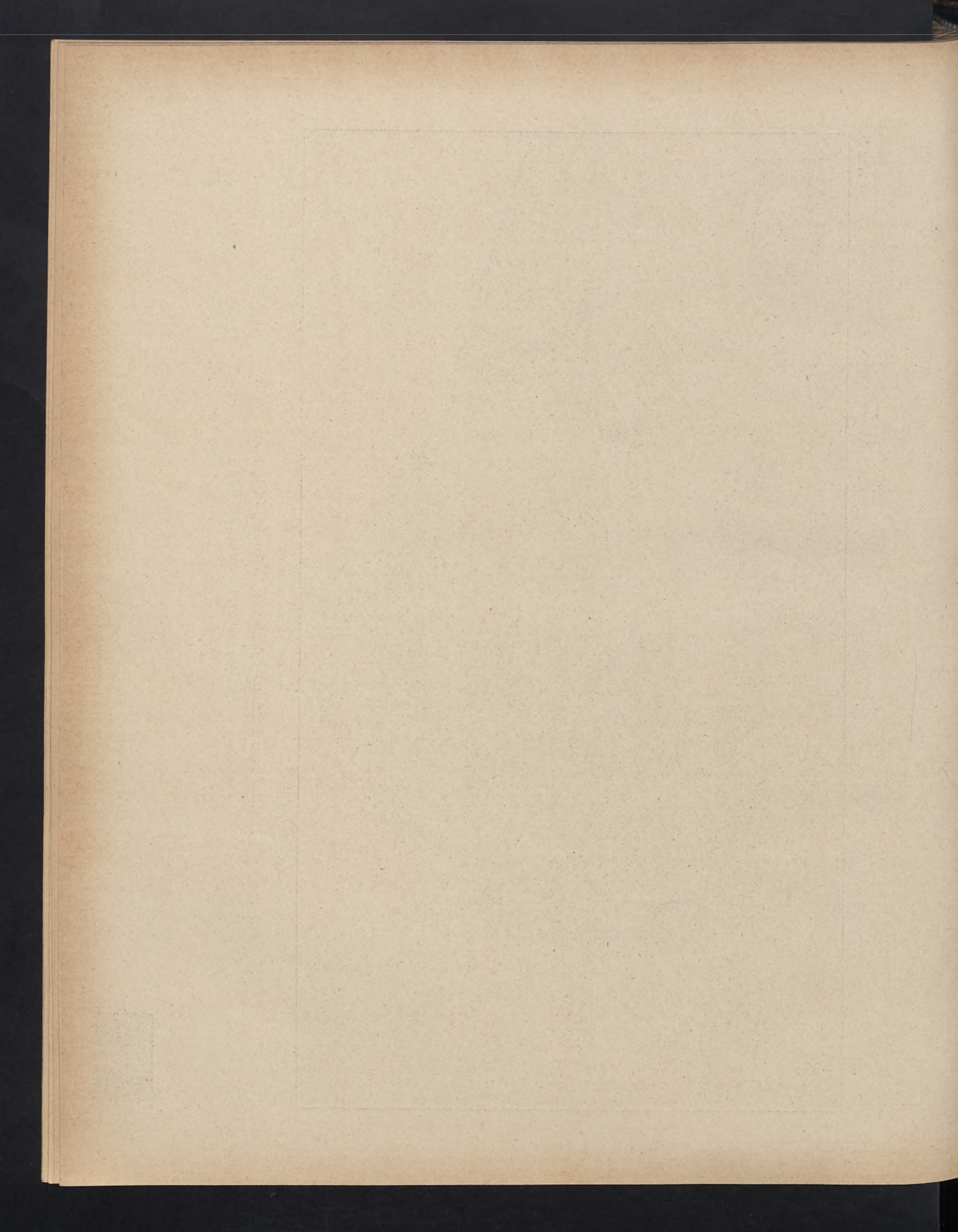
M. 1 : 12 500.

Entwurf zum Bebauungsplane von Karlsruhe, Südgebiet.

Verfasser: Emil Giehne und Emil Deines. II. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



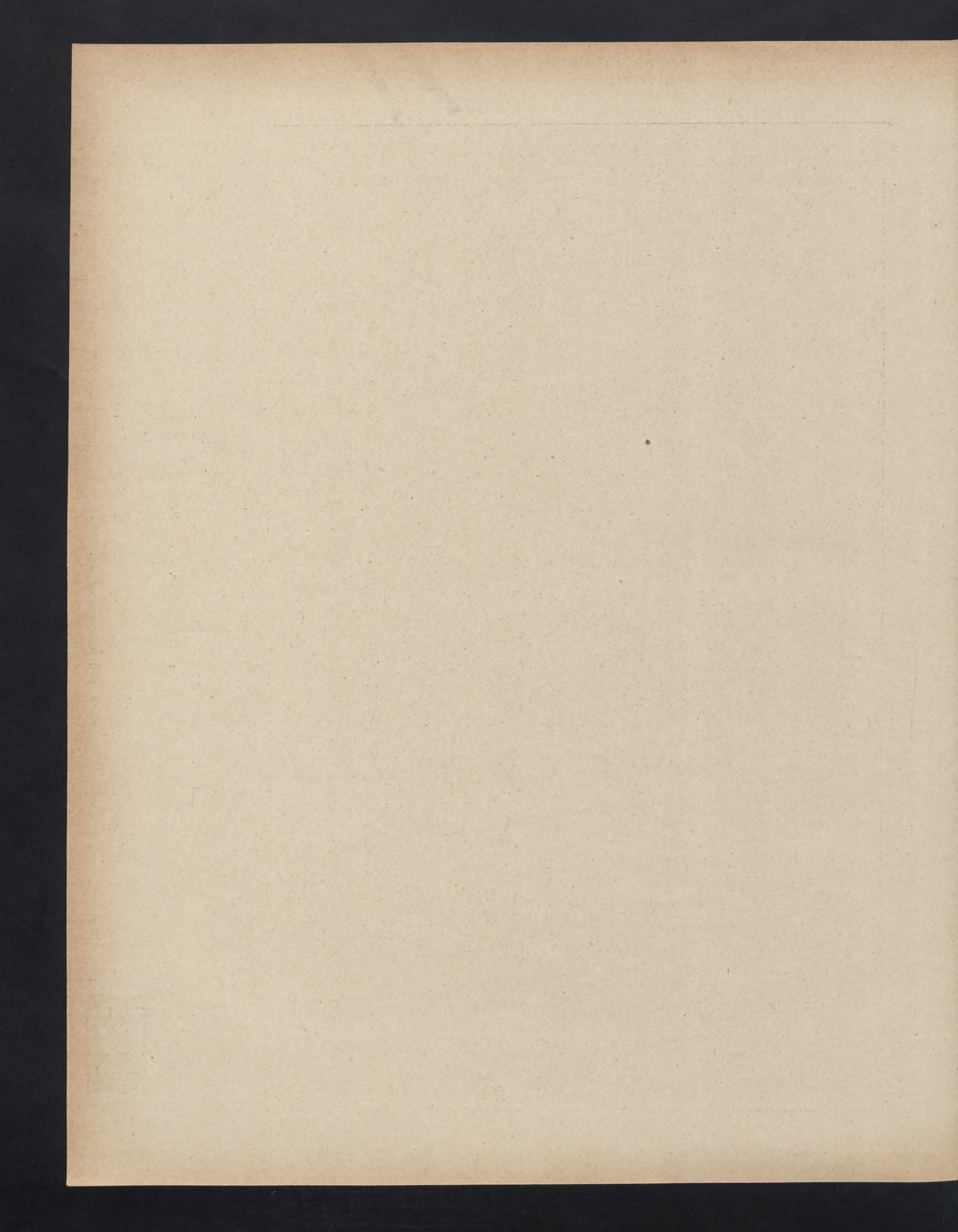
Bebauung nach Zone II.
Bebauung nach Zone III.
Bebauung nach Zone IV. Einzelhäuser. (Offene Bauweise.)
Bebauung nach Zone IV. Strassenzug.

Entwurf zum Bebauungsplane von Karlsruhe, Südgebiet.

Architekt: A. Neumeister. III. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



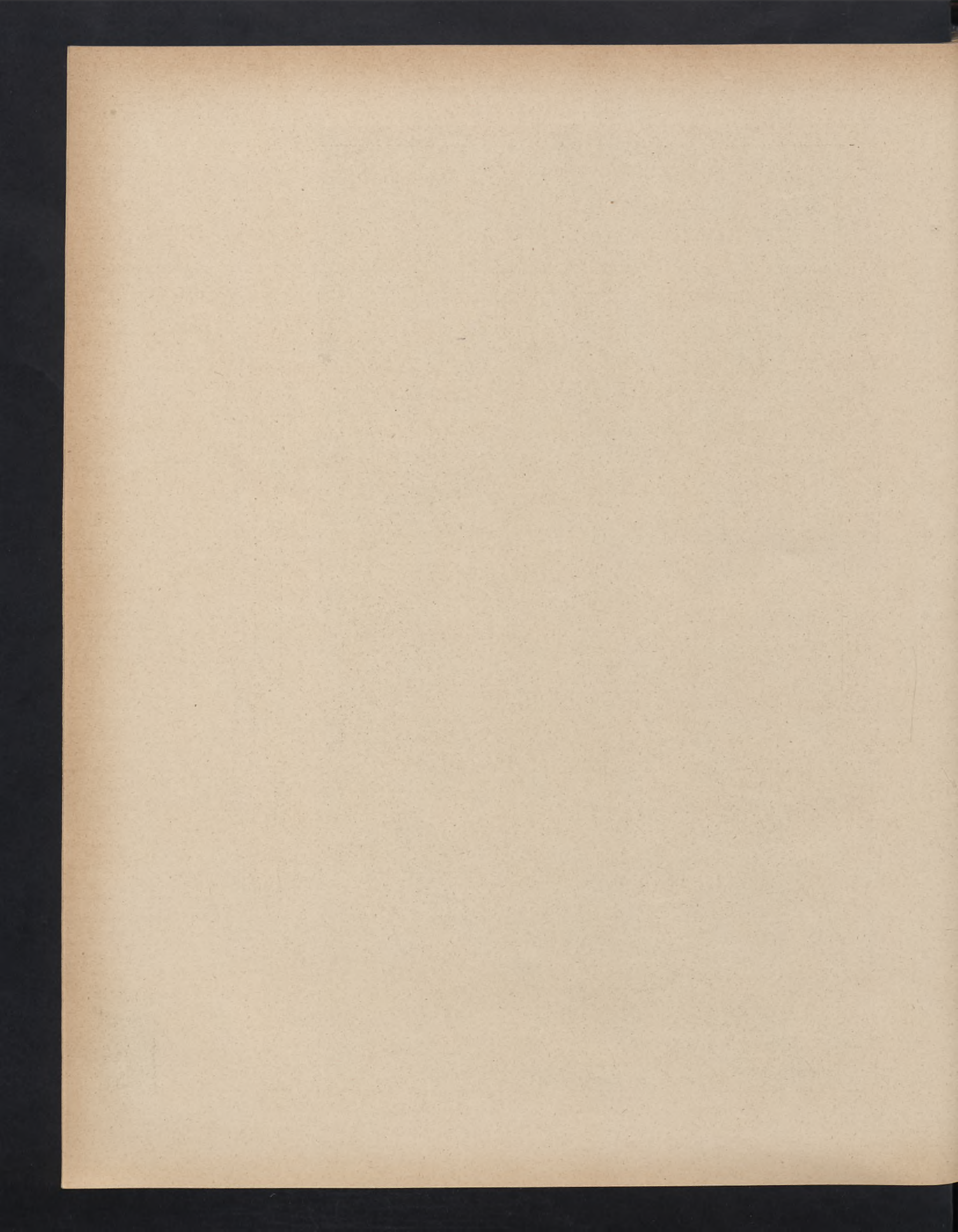
M. 1 : 12 500.

Entwurf zum Bebauungsplane von Karlsruhe, Südgebiet.

Architekt: Bernhard Koßmann. V. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



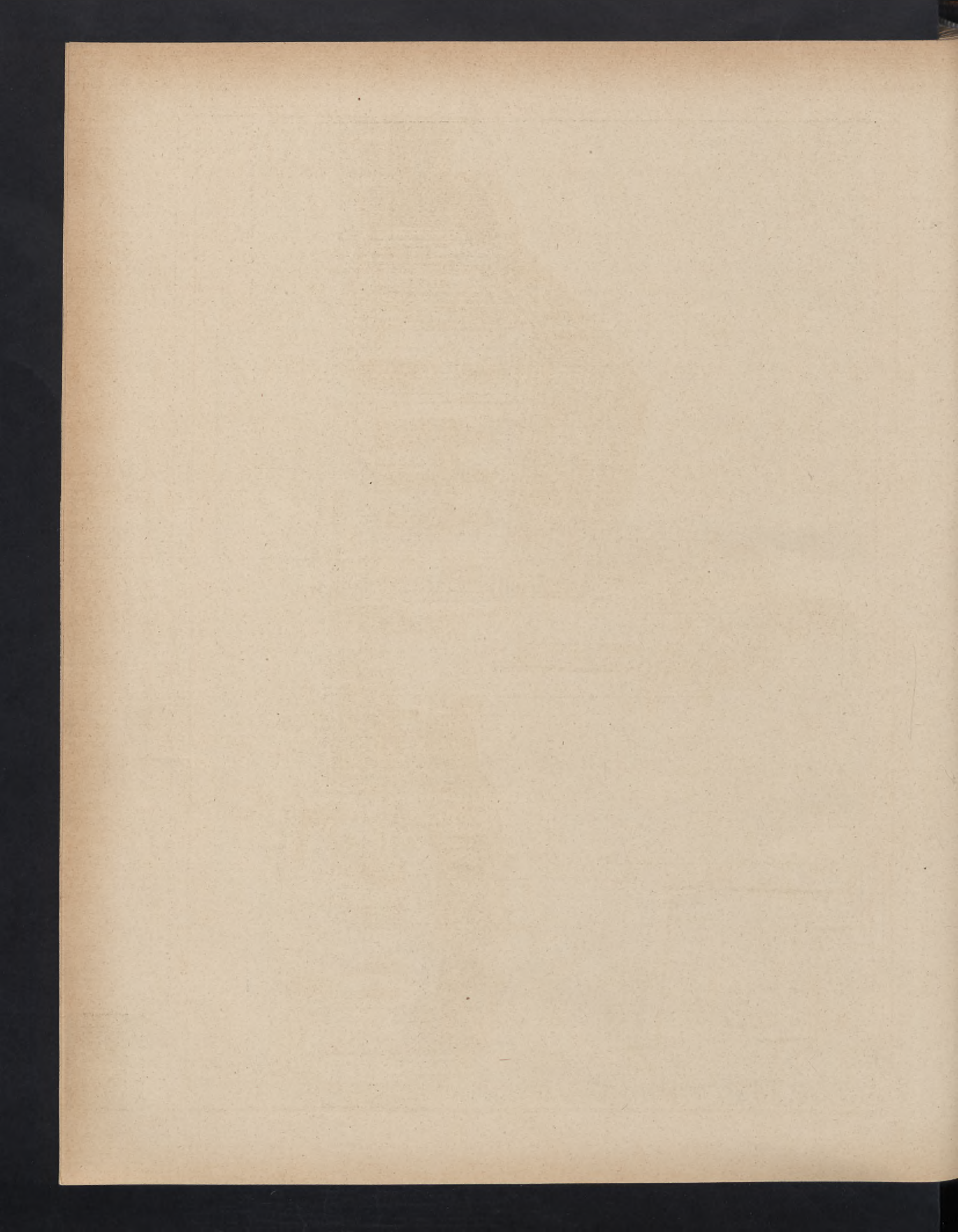
Electrische Straßenbahn.
Öffentliche monumentale Gebäude.

Entwurf zum Bebauungsplane von Karlsruhe, Südgebiet.

Verfasser: R. Roth. Angekauft.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

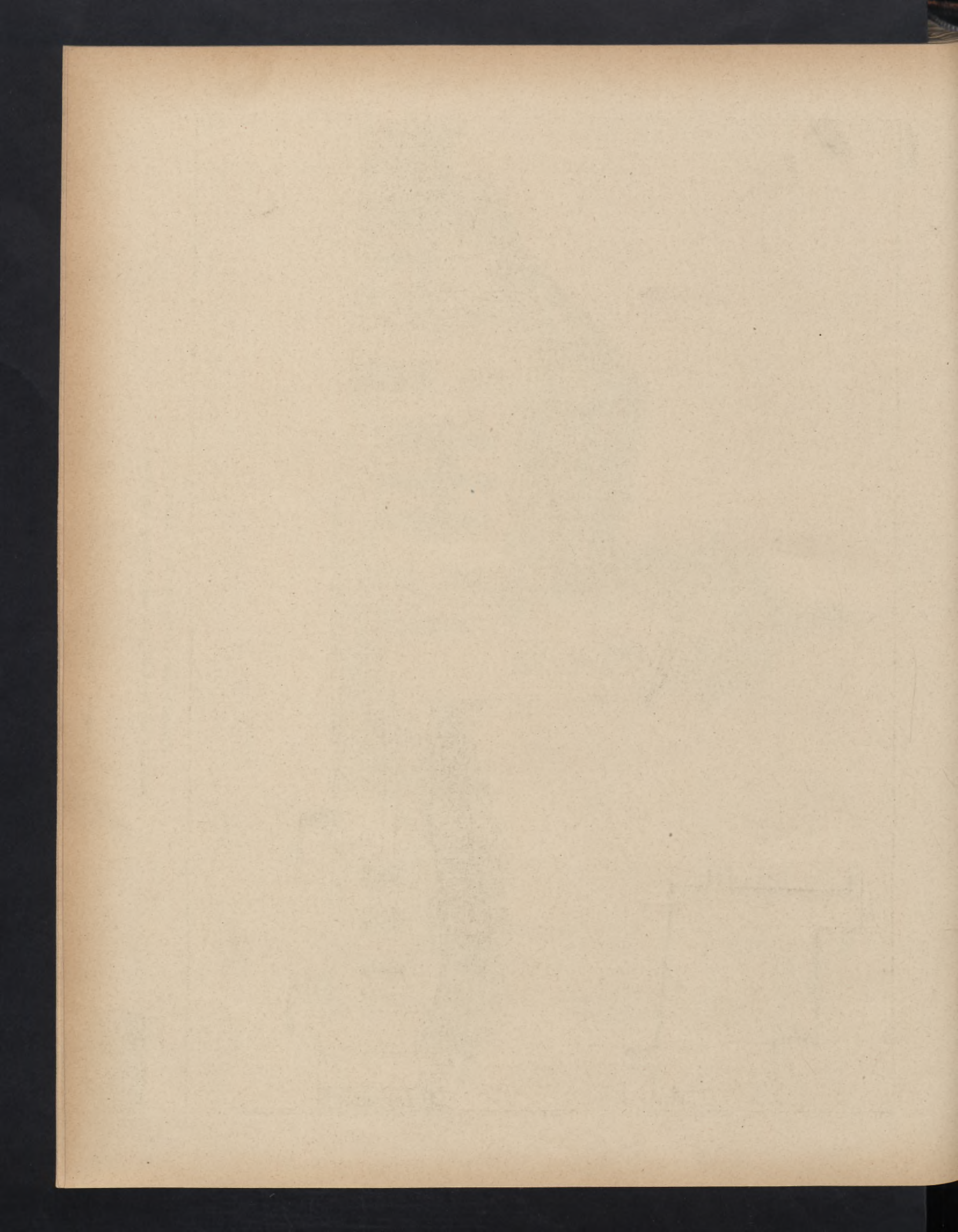


Rathausplatz in Weilburg a. d. Lahn.

Aufnahme von Architekt Ernst Bast, München-Remscheid.



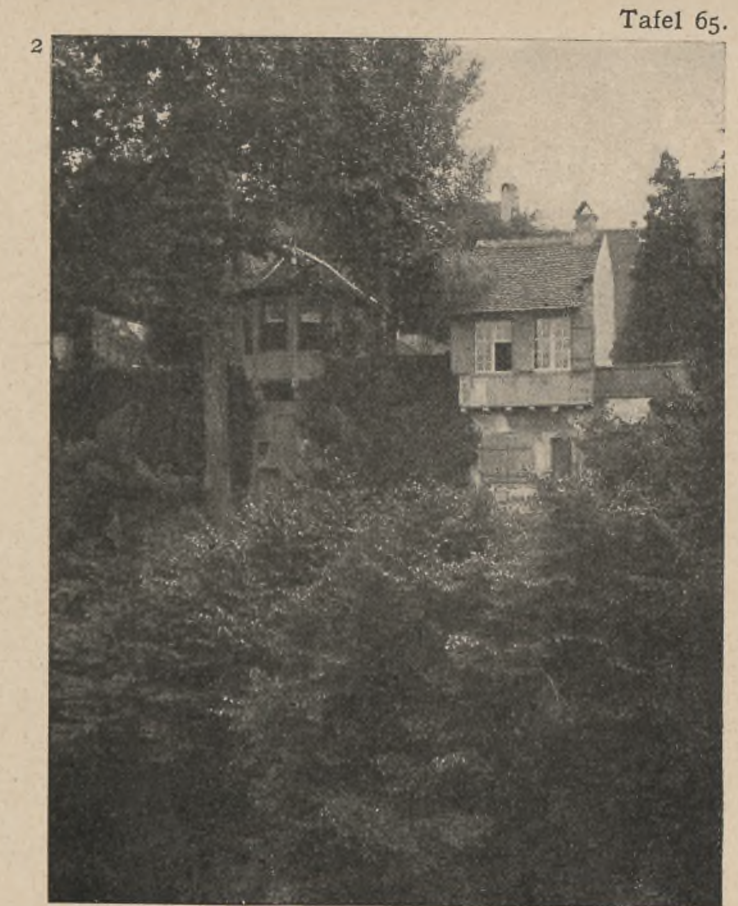
Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



1



2



3



4

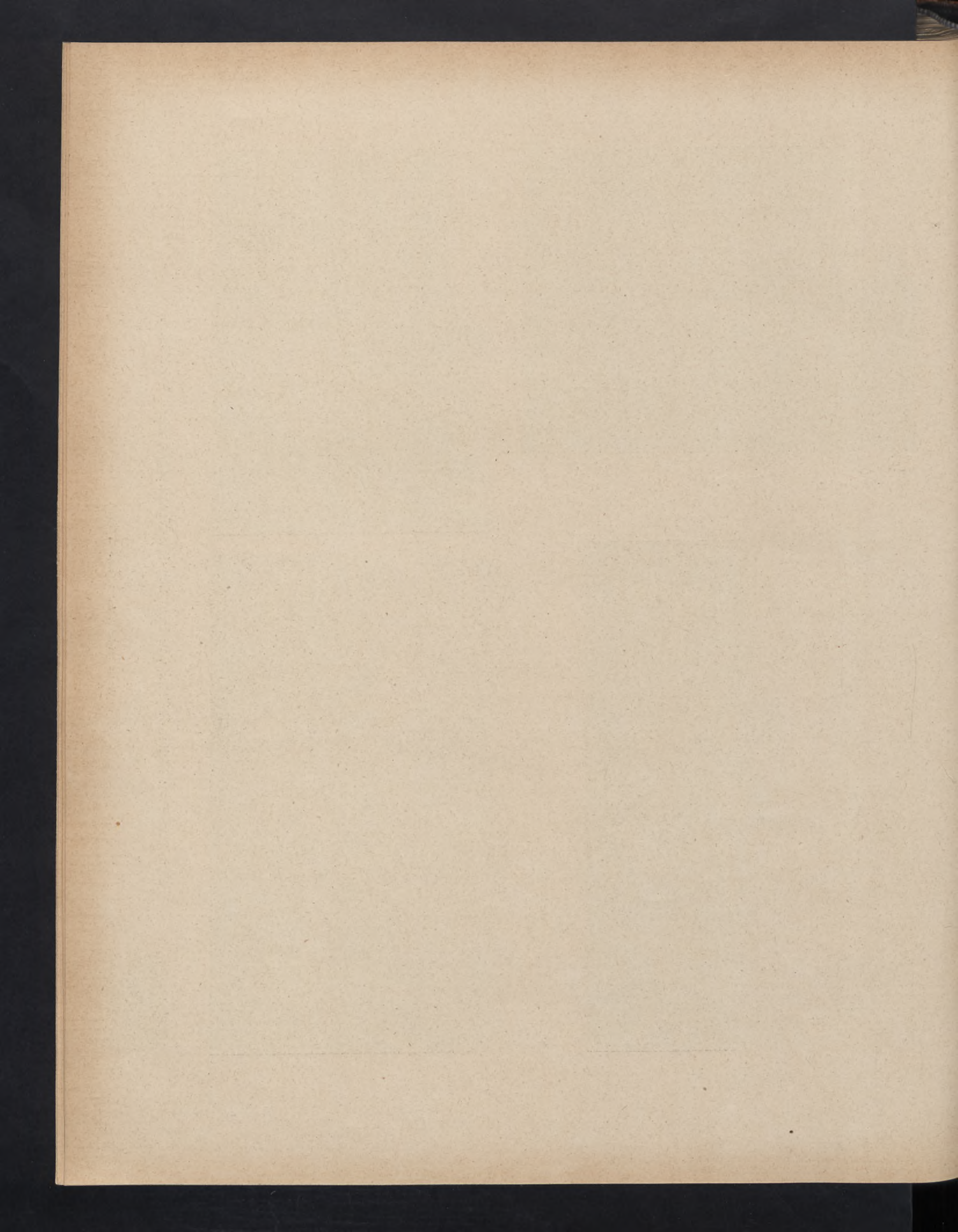






Zum Aufsatze: Kulturarbeiten, von Paul Schultze-Naumburg, Saaleck bei Kösen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Beispiel.

1




Gegenbeispiel.

2



Beispiel.

3



Gegenbeispiel.

4



5



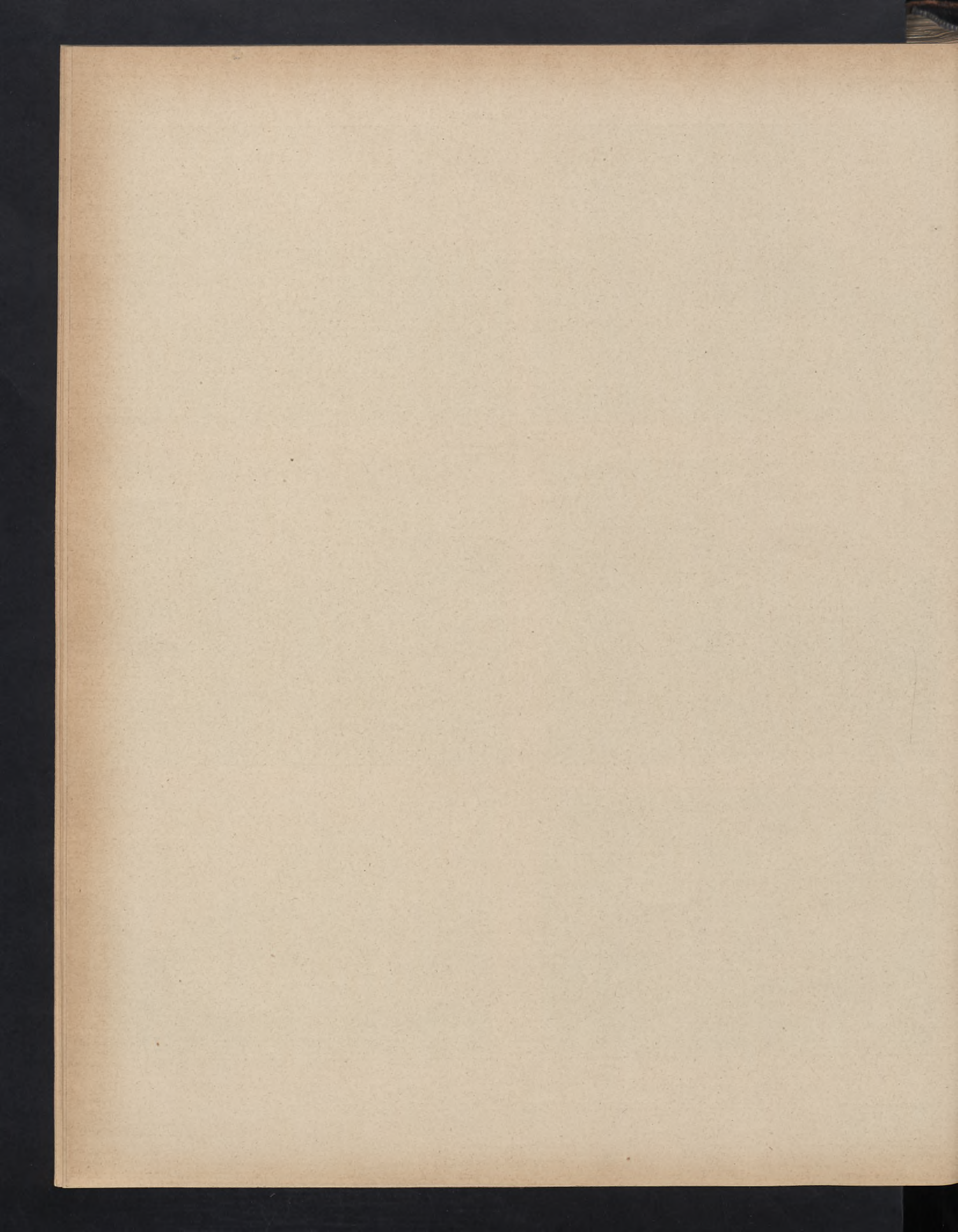
6

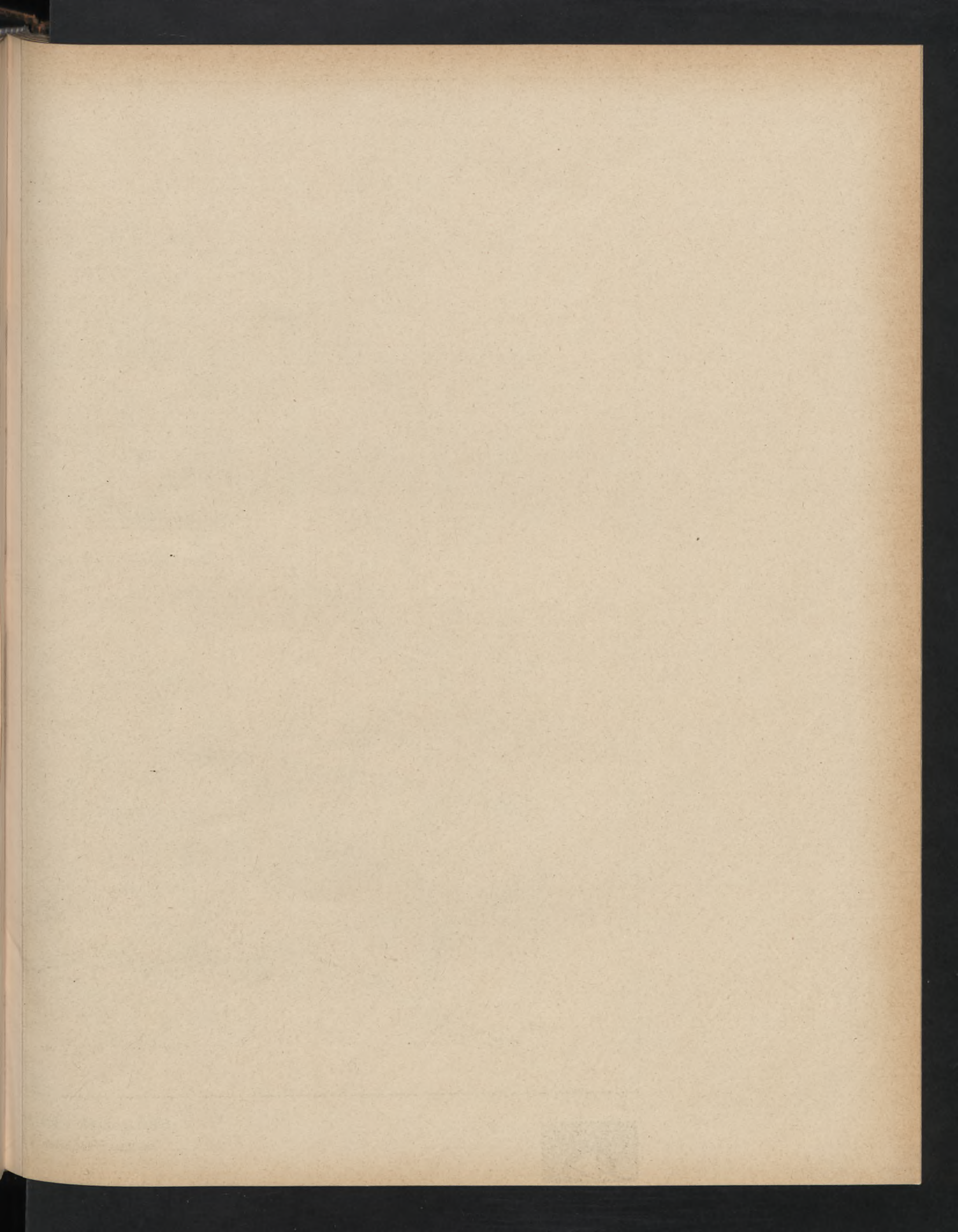




Zum Aufsatze: Kulturarbeiten, von Paul Schultze-Naumburg, Saaleck bei Kösen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





a

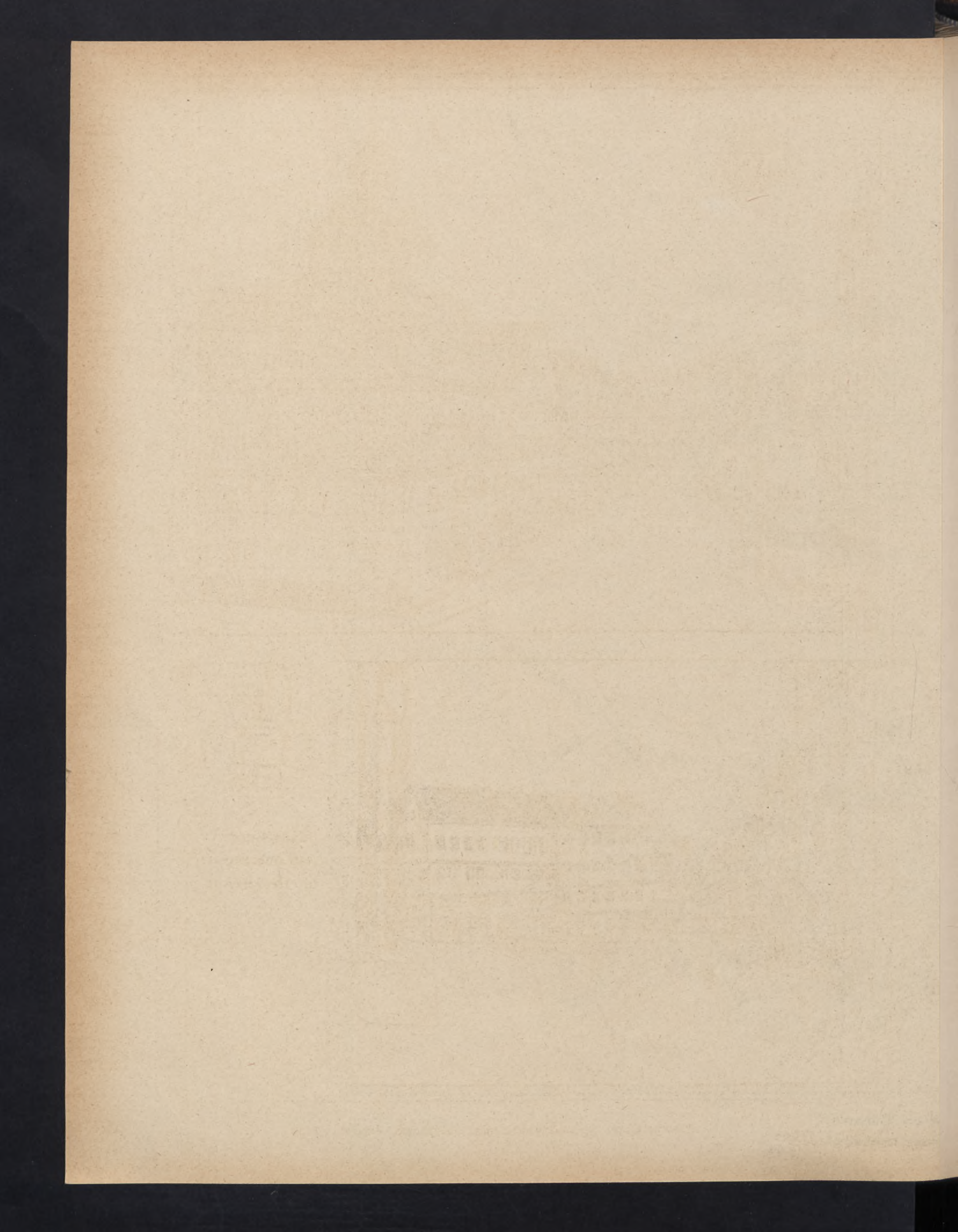
b

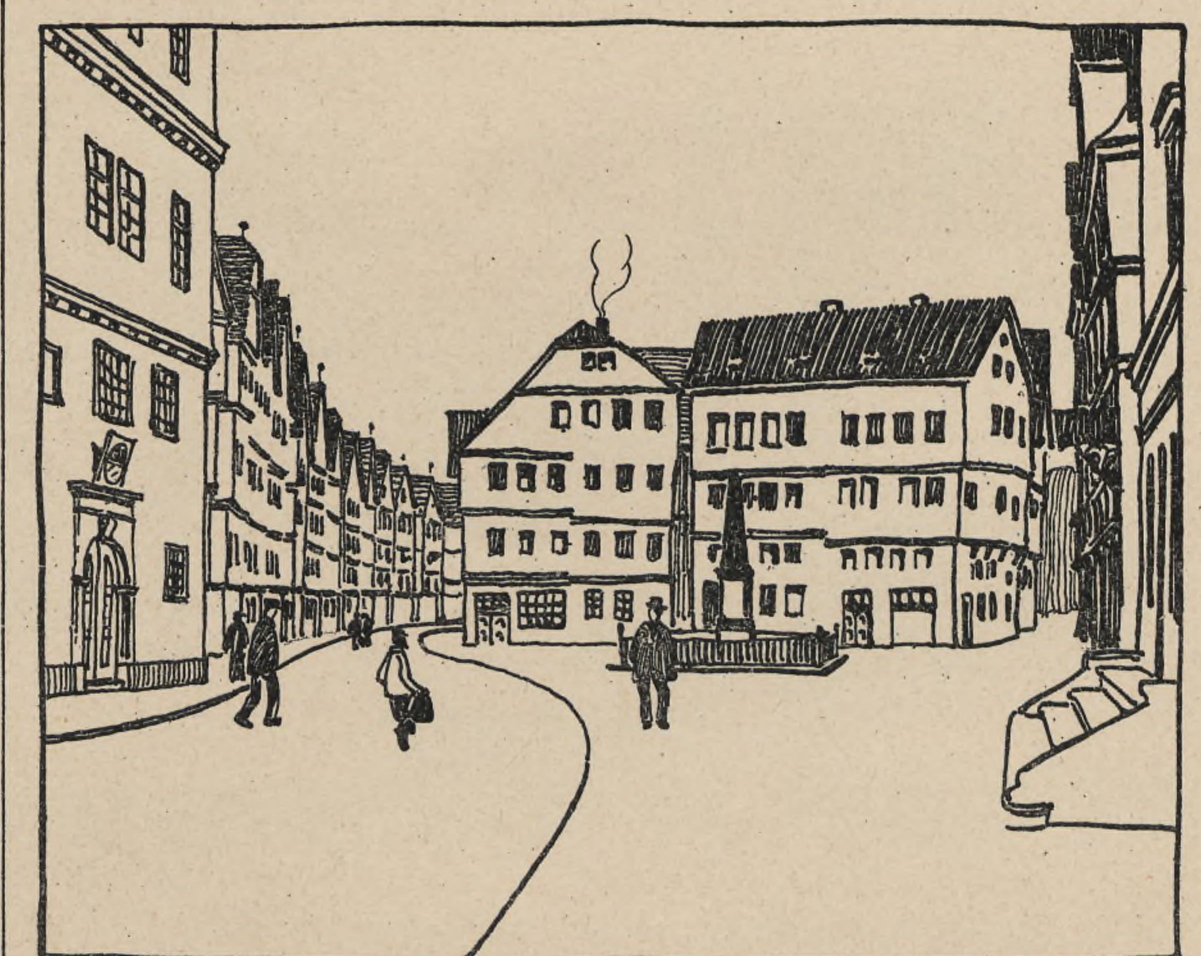


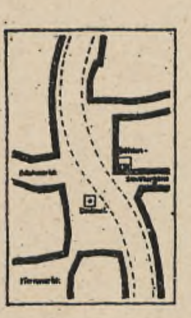
Bebauungsplan für Hartha bei Tharandt.

Architekt: Heinrich Tscharmann, Dresden.

Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



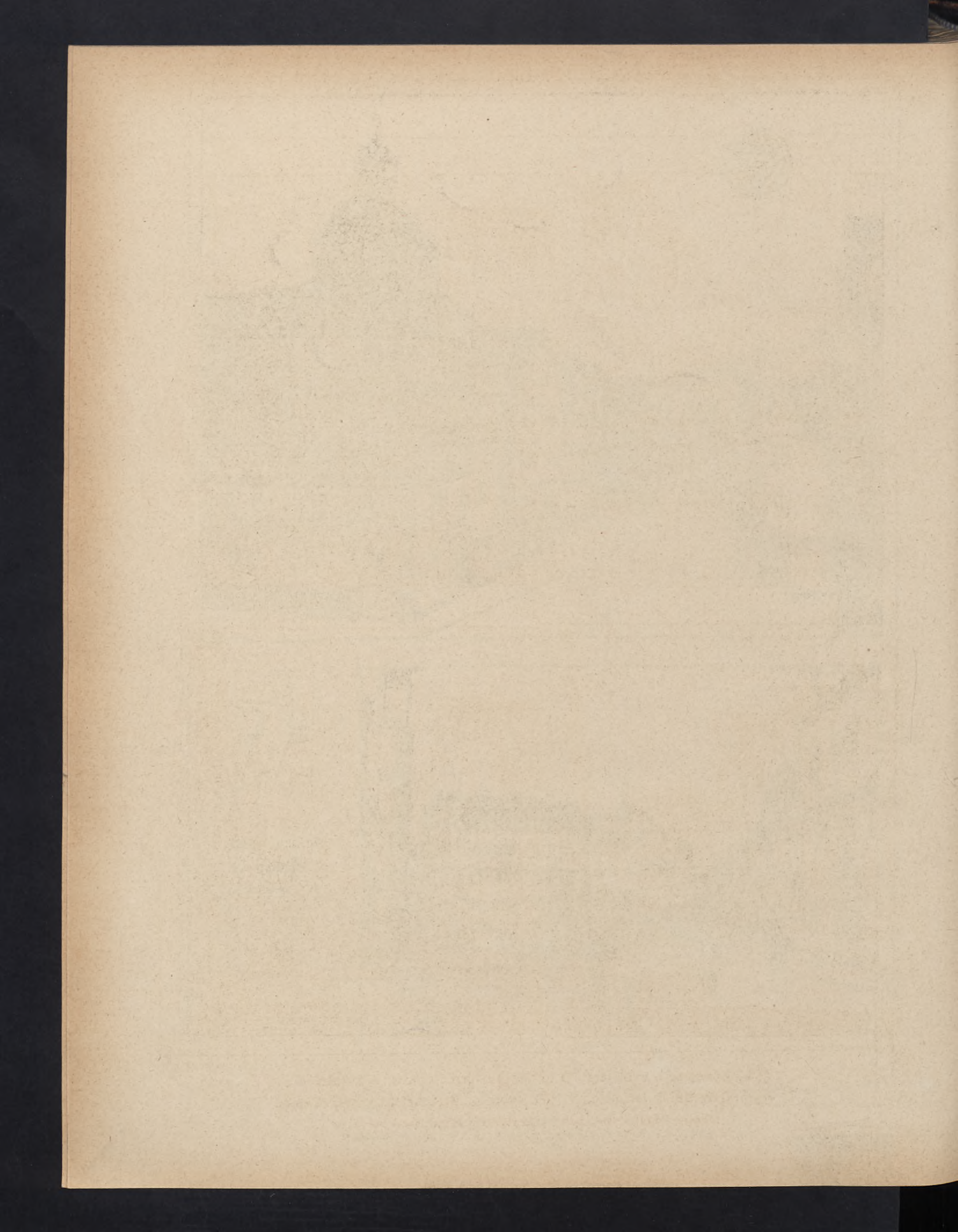




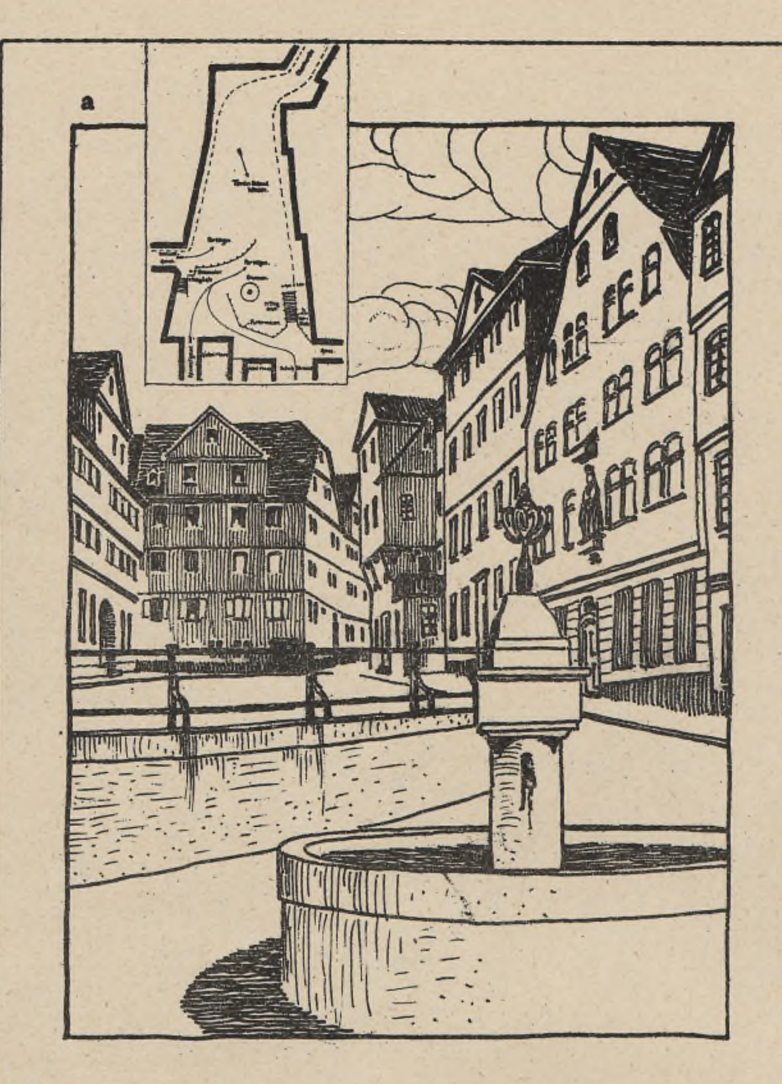
Straße und Rathausplatz in Herborn.

Aufgenommen von Architekt Ernst Bast, München-Remscheid.





a



b



c



d

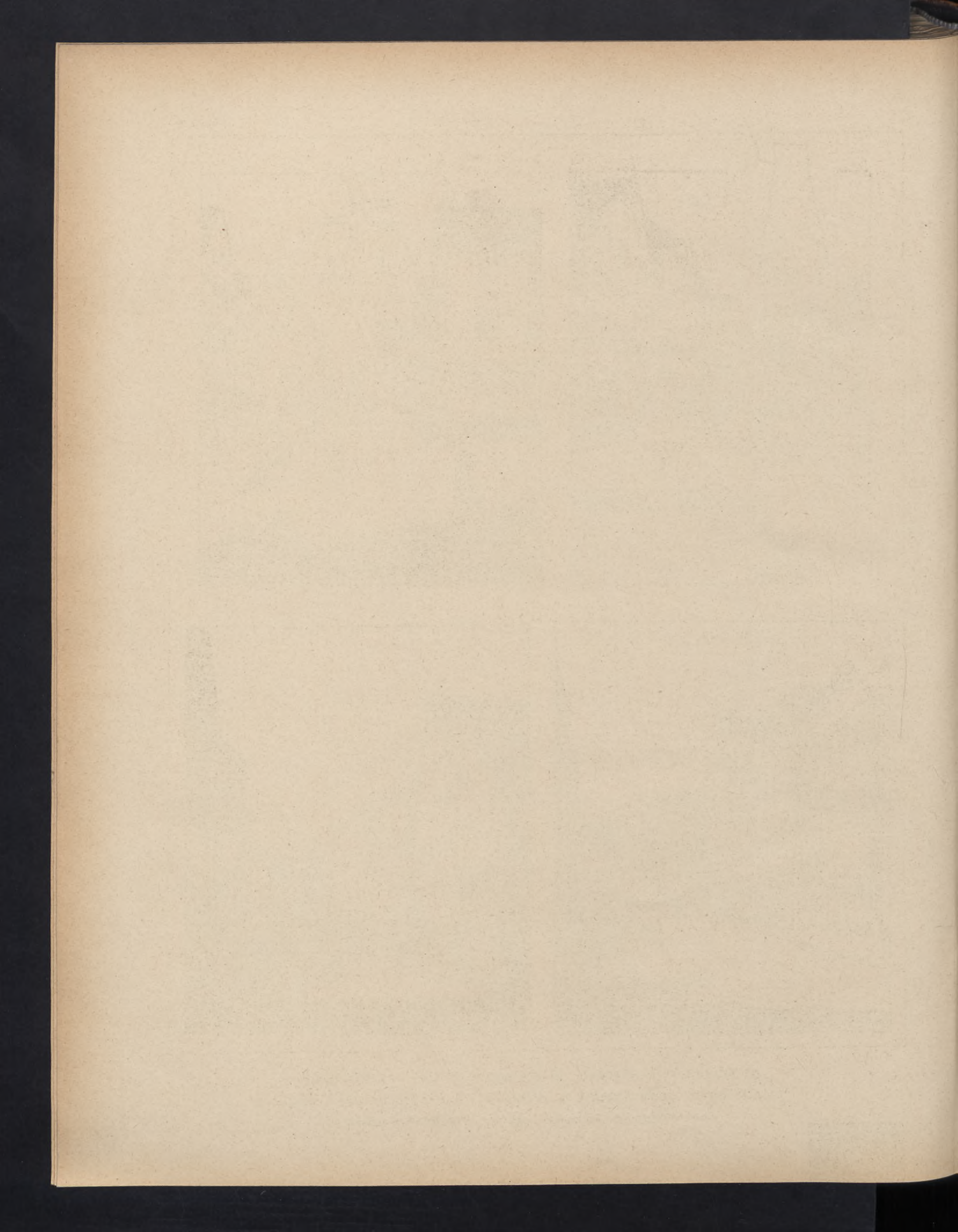


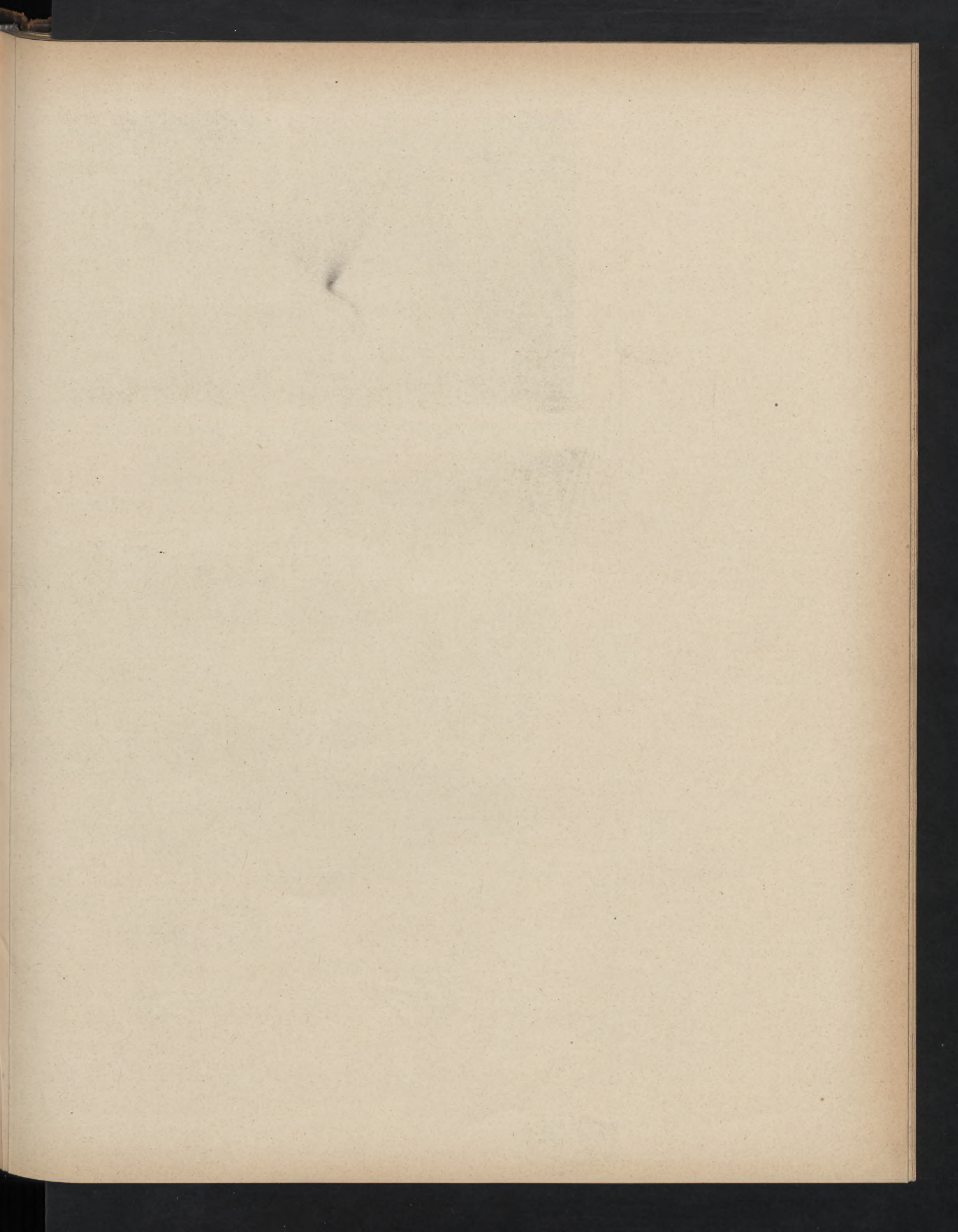
a) Kornmarkt in Wetzlar. b) Schulplatz in Lich i. d. Wetterau.
c) Alte Straße in Butzbach i. d. Wetterau. d) Straßenbild aus Gießen.

Aufgenommen von Architekt Ernst Bast, München-Remscheid.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



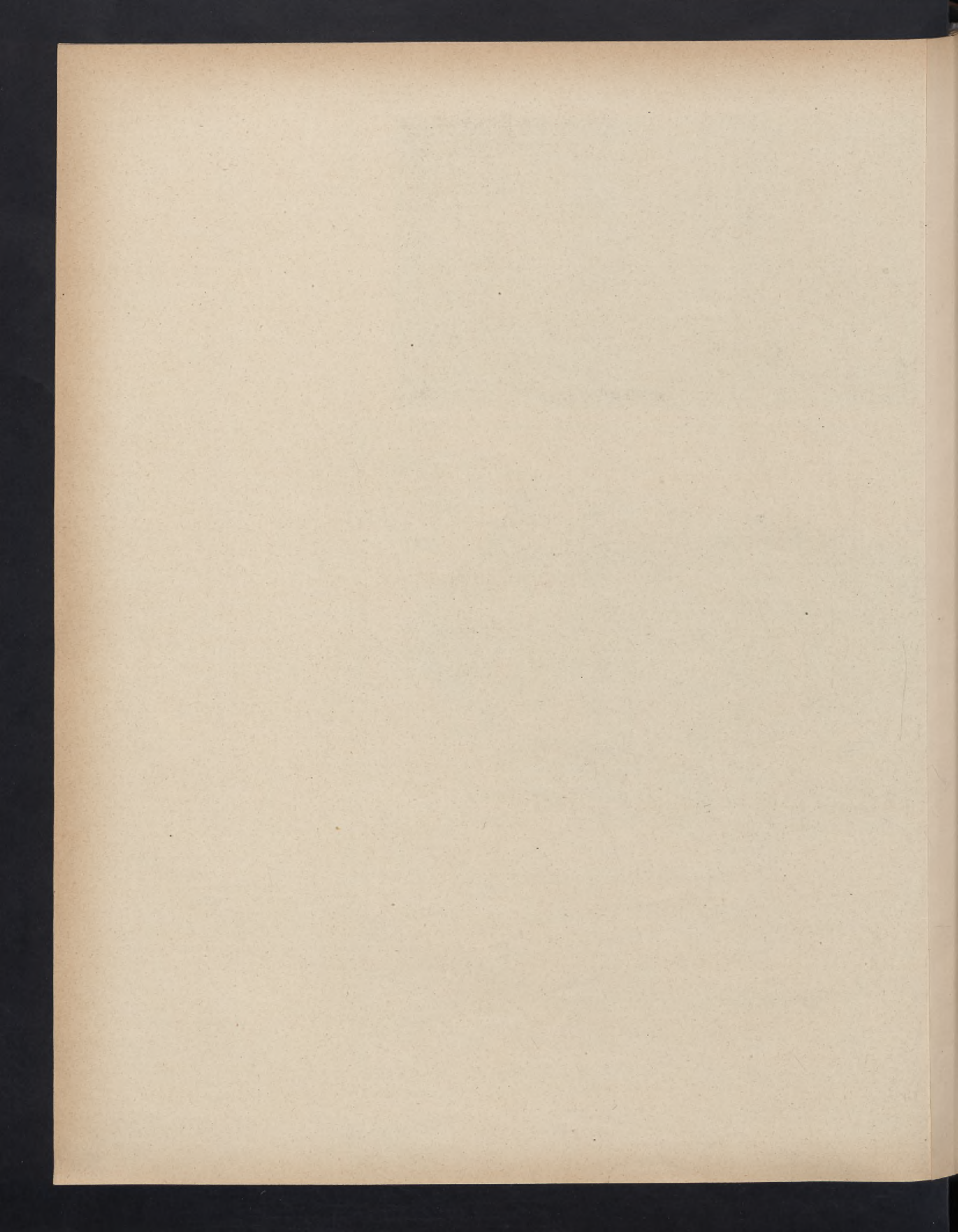


Bebauungsplan der Villenkolonie Unterberg bei Posen.

Architekt: Max Hans Kühne, Dresden.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



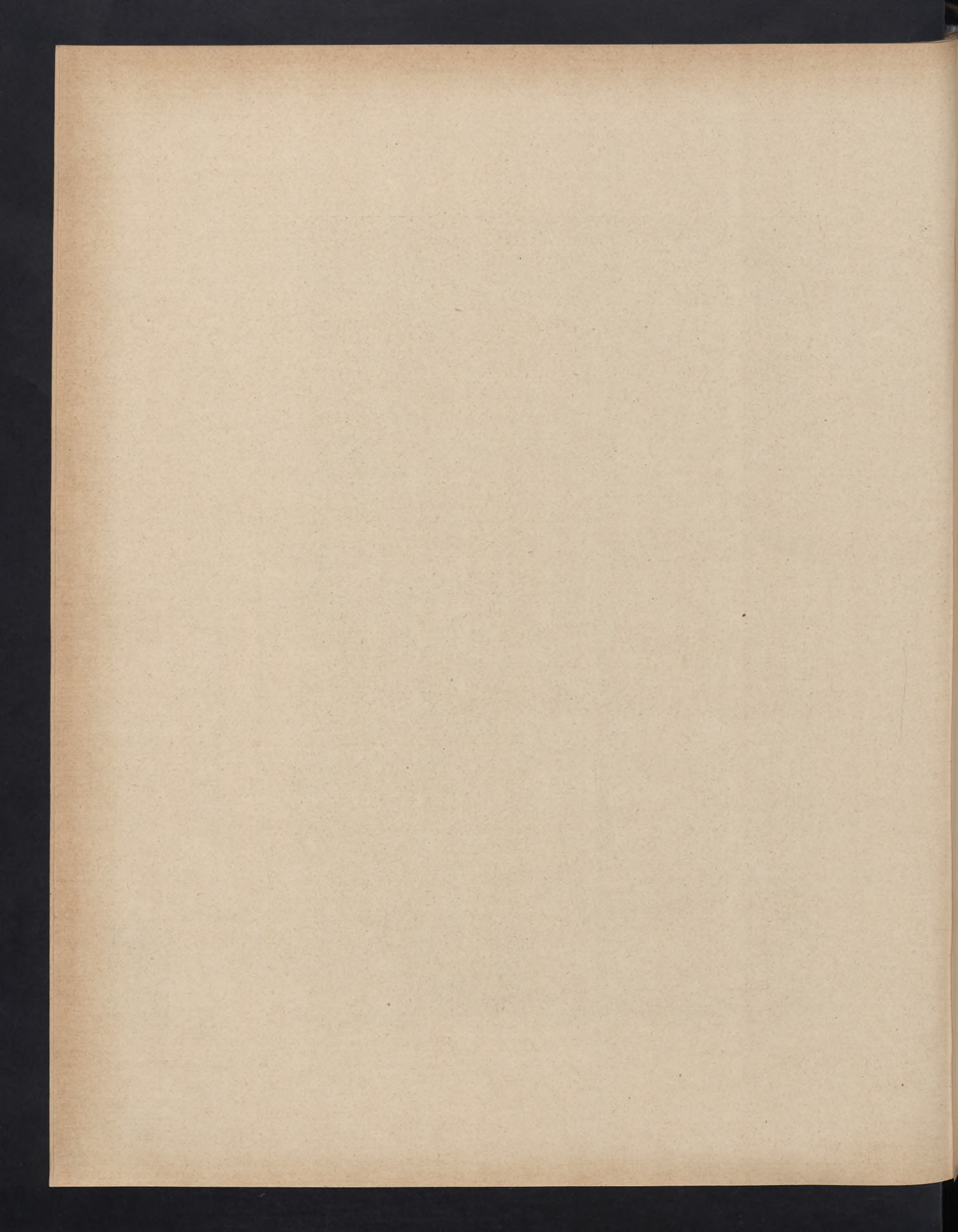
Stadt St. Johann

ERKLÄRUNG: 4. Großherzog-Friedrichstraße. 6. Halbergstraße. 17. Hellwigstraße. Bei 5. Landwehrplatz, von da aus nördlich Landwehrstraße, die mit Seiler- und Rotenburgstraße zusammentrifft. Westlich davon Nauwieser Straße. Südwestlich Marktplatz mit Durchbruch zur Pabststraße die in die Großherzog-Friedrichstraße mündet.

Wettbewerbsentwurf: „Nec temere nec timide“ von Scheibel, Iserlohn — ein I. Preis.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

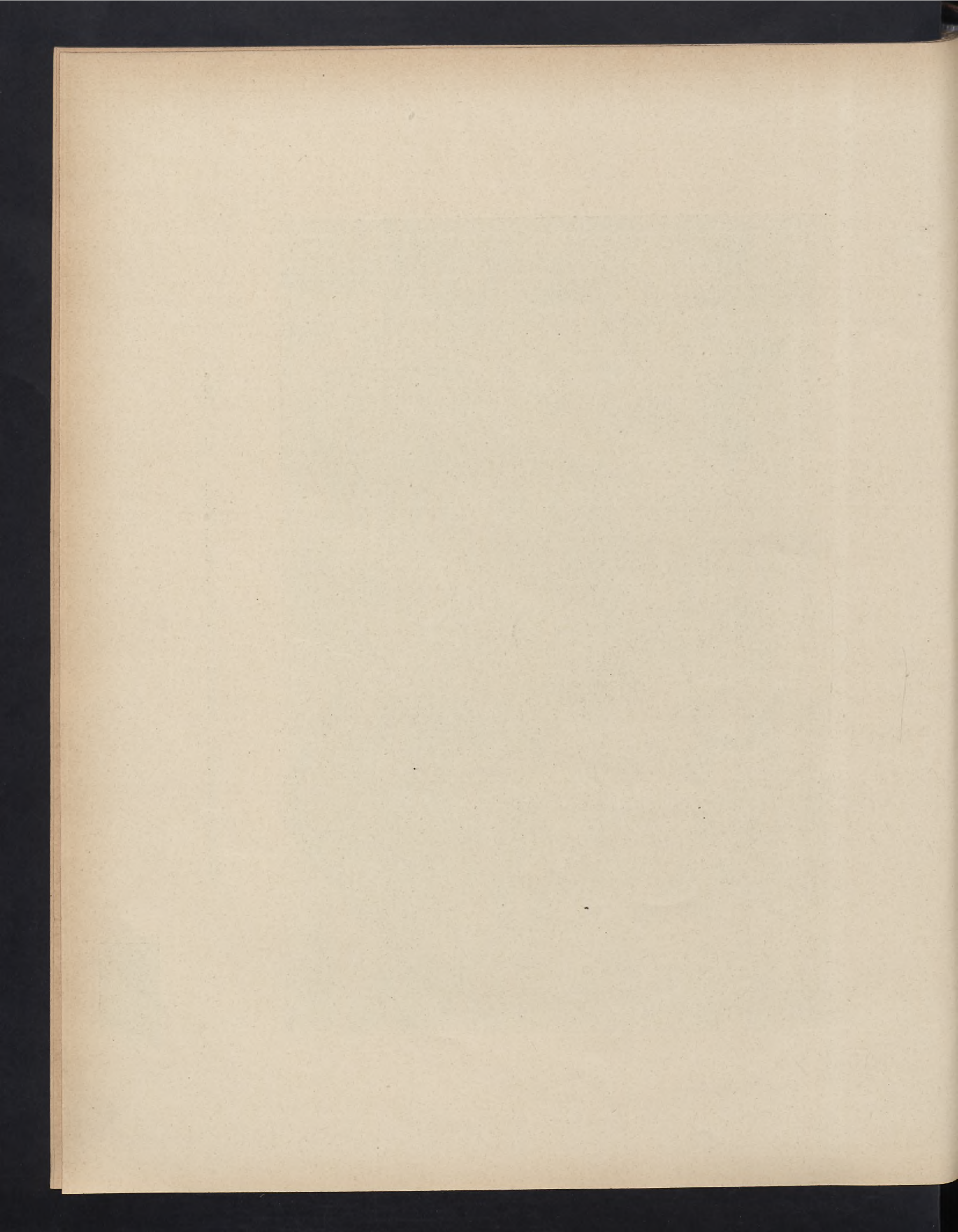


Stadt St. Johann

Wettbewerbsentwurf: „Zukunft 1“ von Karl Strinz, Bonn — ein I. Preis.



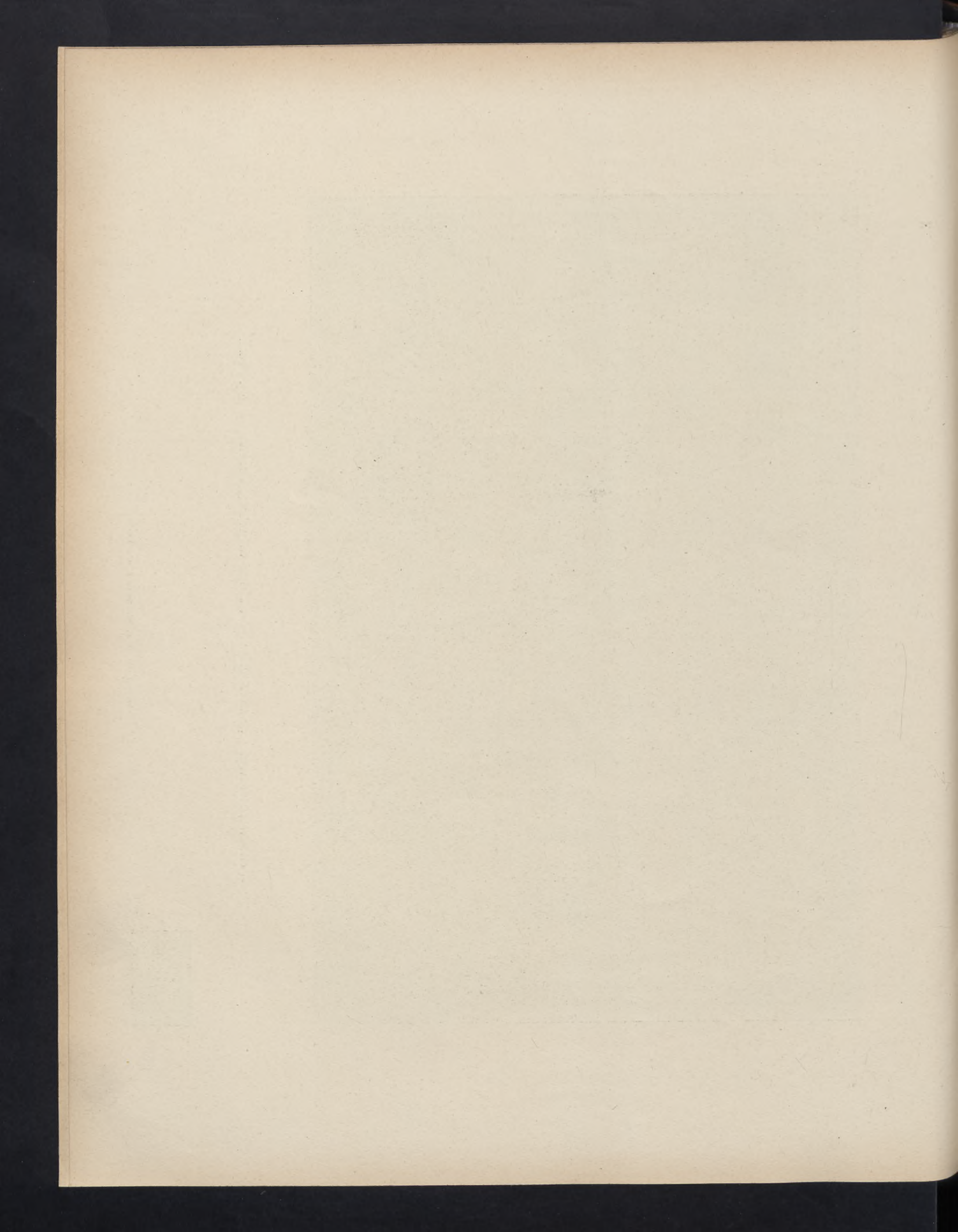
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf: „Feierabend“ von Hugo Schreiber, Breslau — III. Preis.



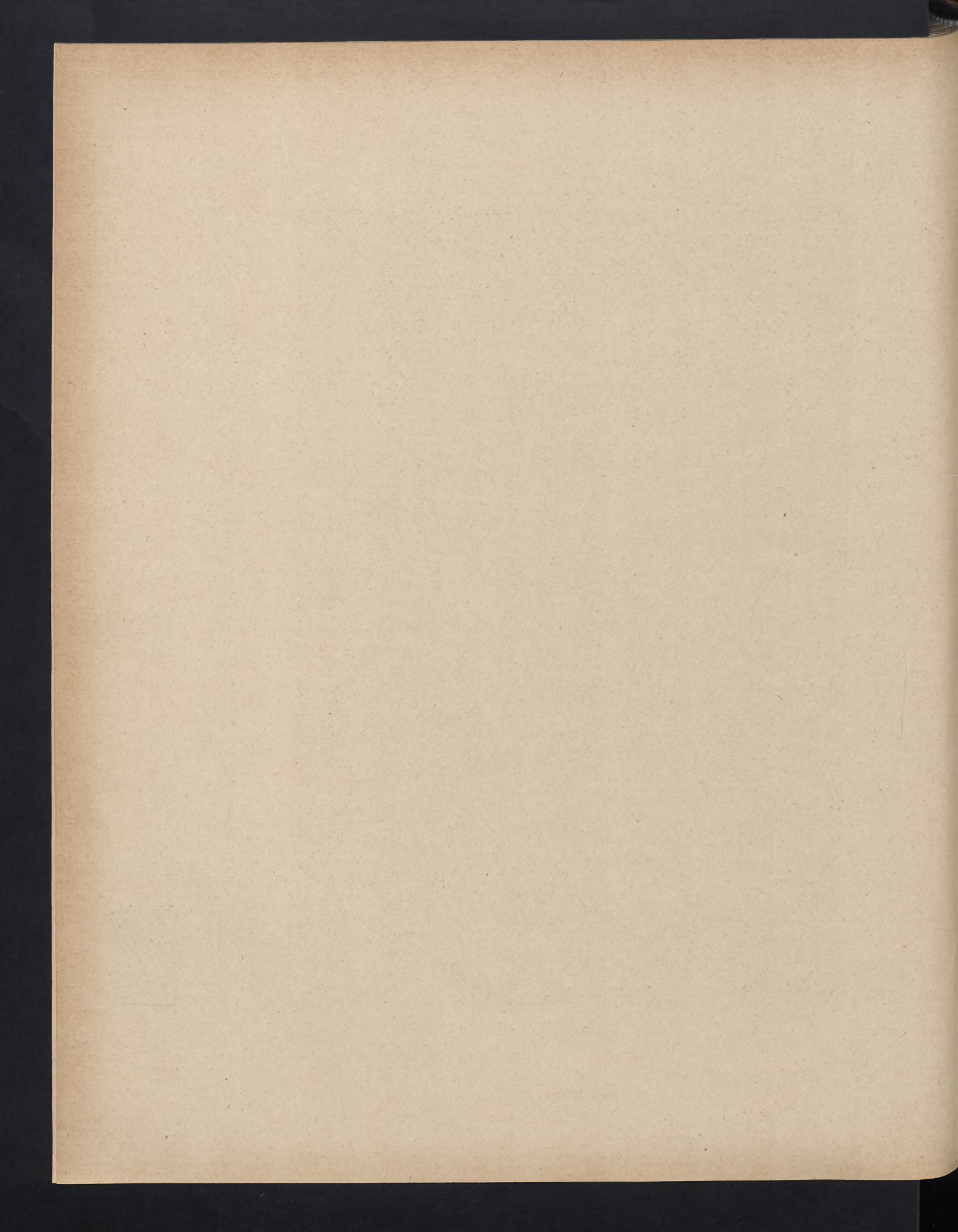
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf: „Rote Rose“ von August Blößner, München — Angekauft.



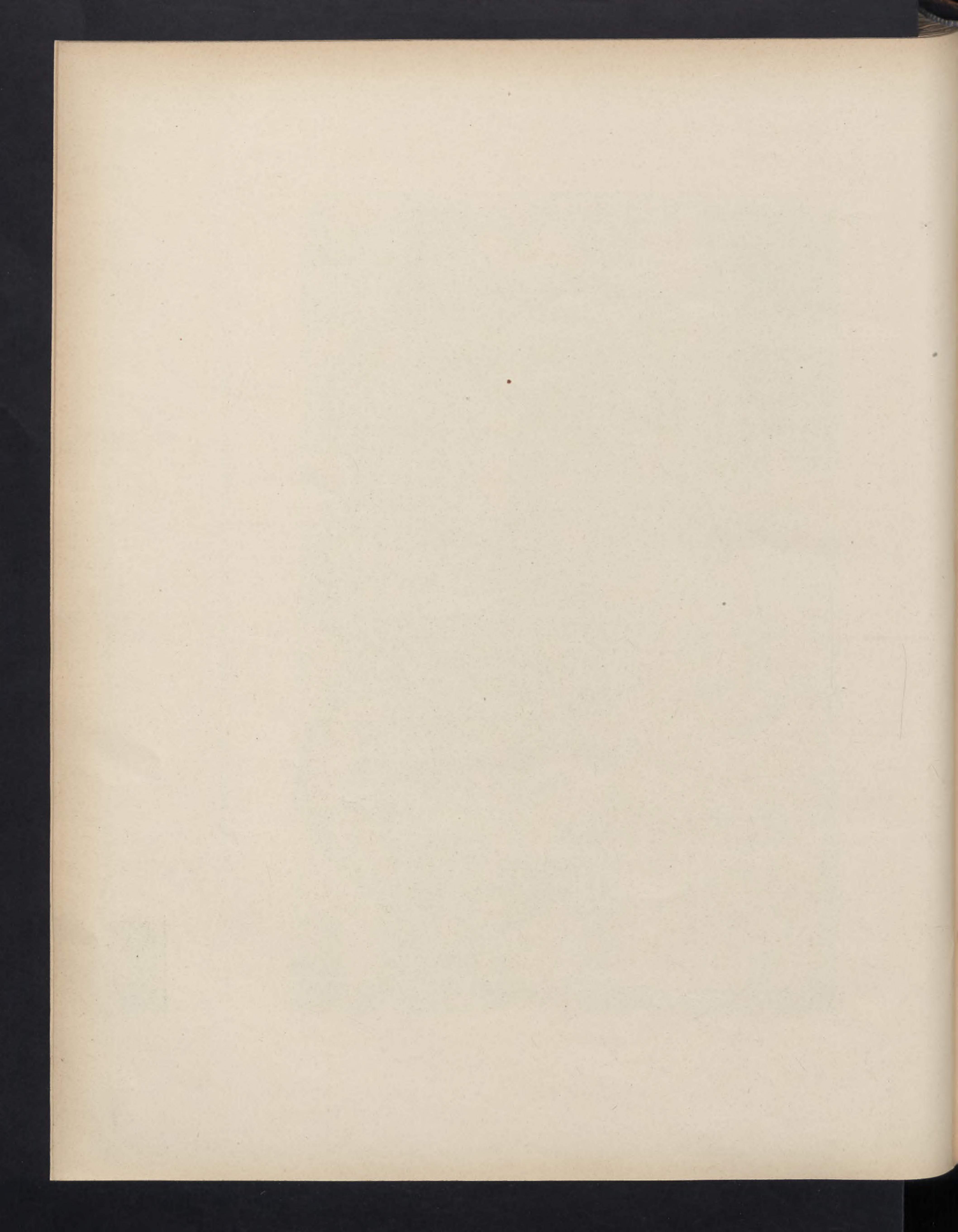
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf: „Neustadt“ von Hans Bernoulli, Berlin — Angekauft.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

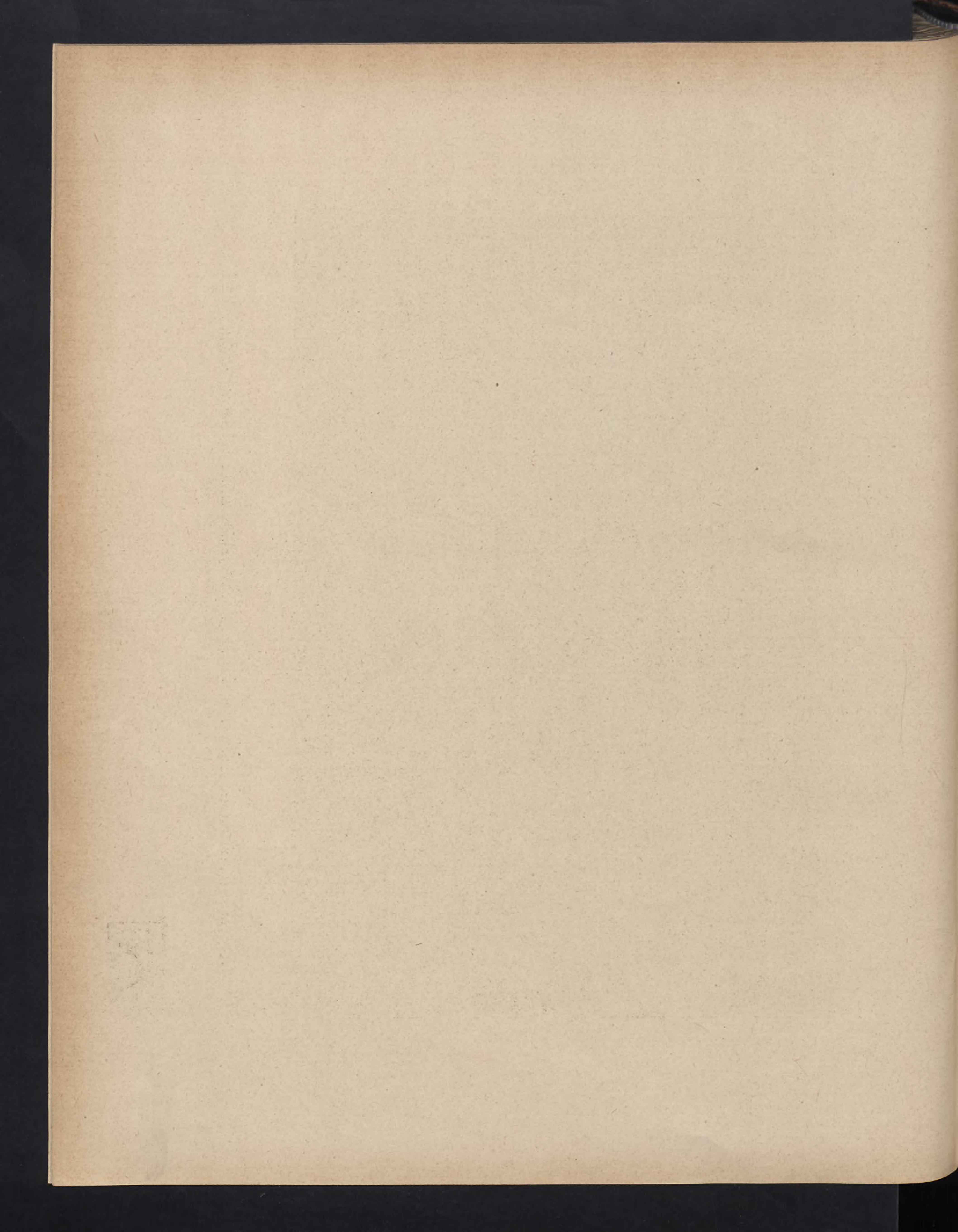


Stadt St. Johann

Wettbewerbsentwurf: „Berg und Tal“ von Dr. Ing. R. Weyrauch, Berlin und Martin Mayer, Hamburg.



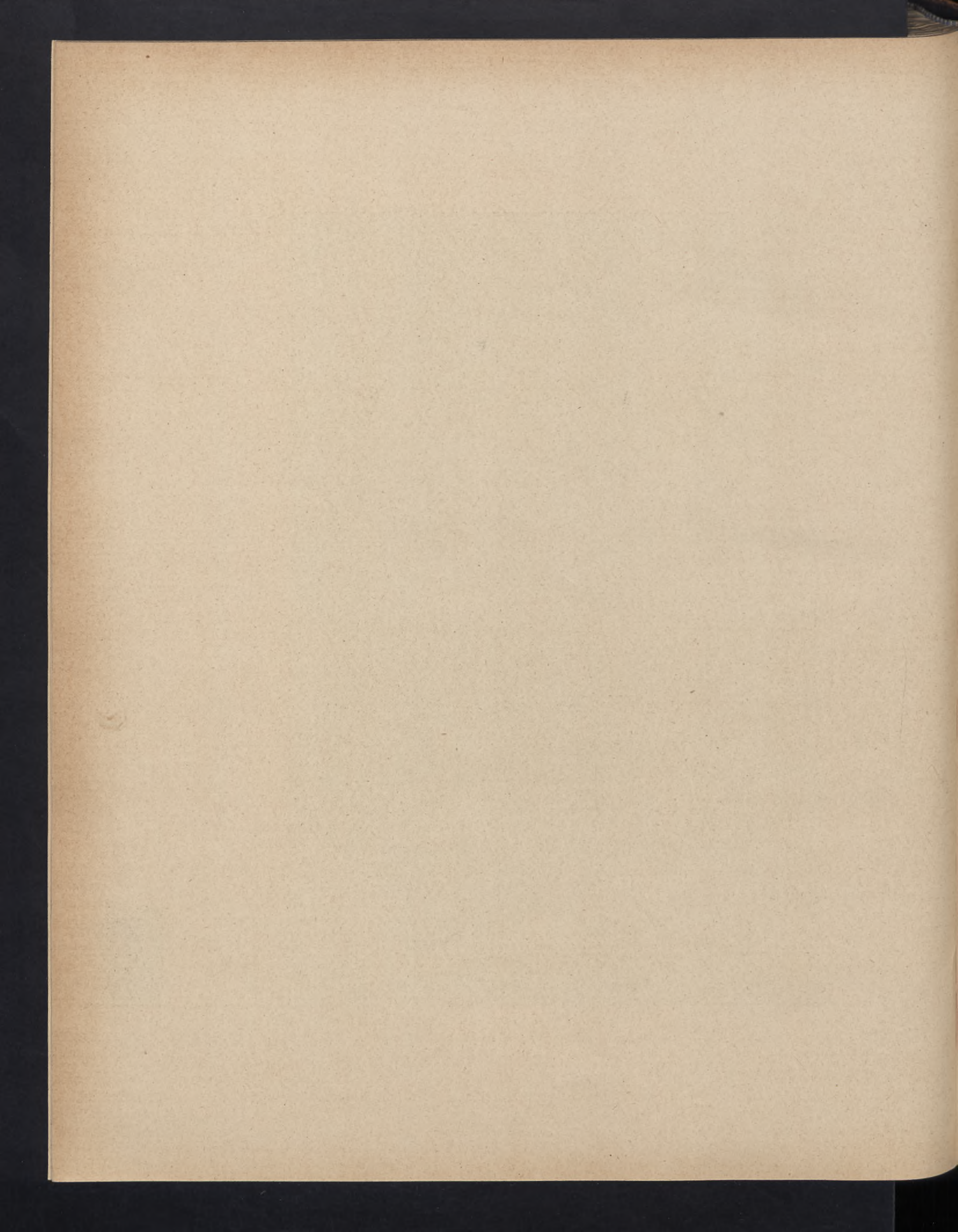
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf: „Saar-Idyll“ von Franz Schulz, Dresden.



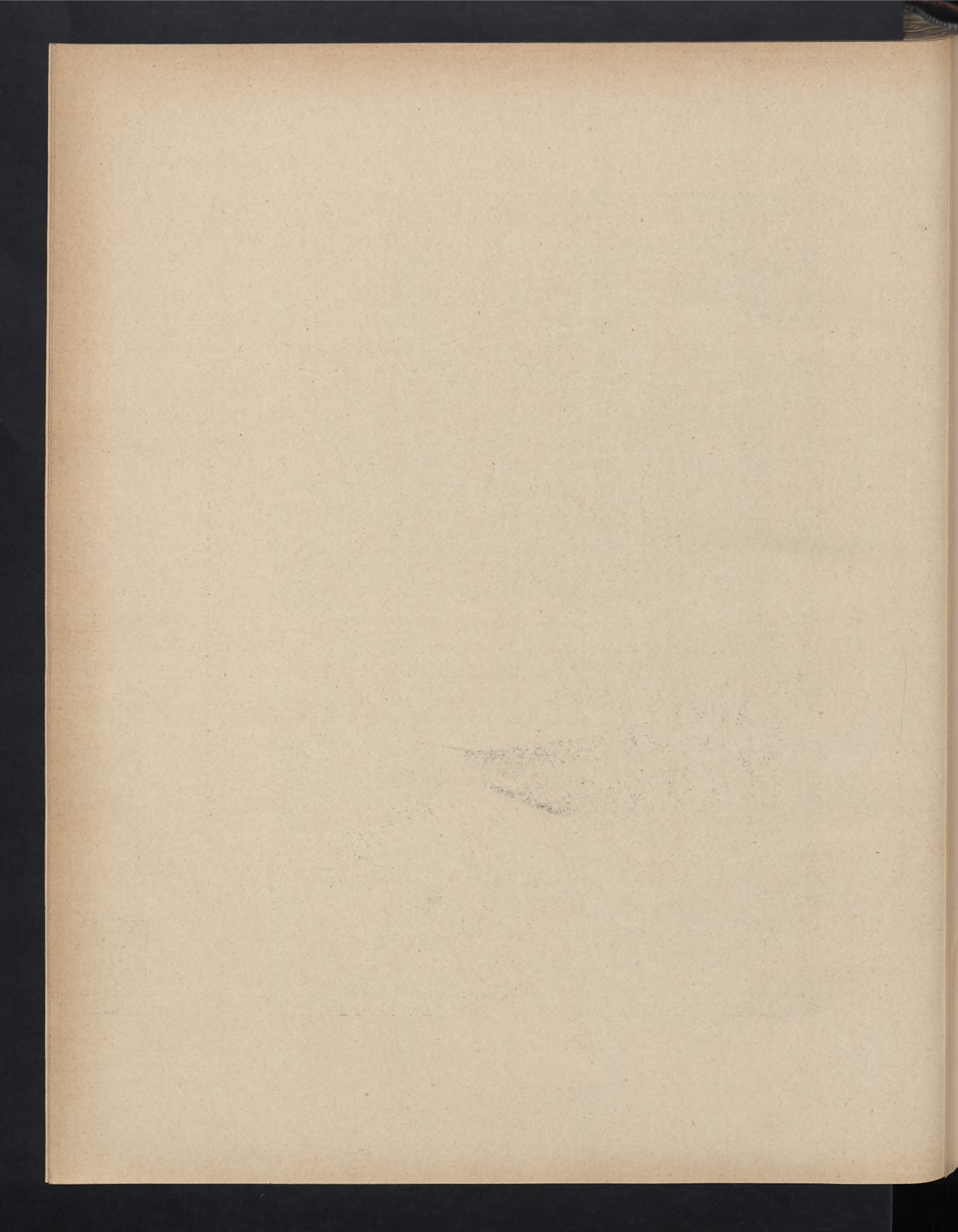
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

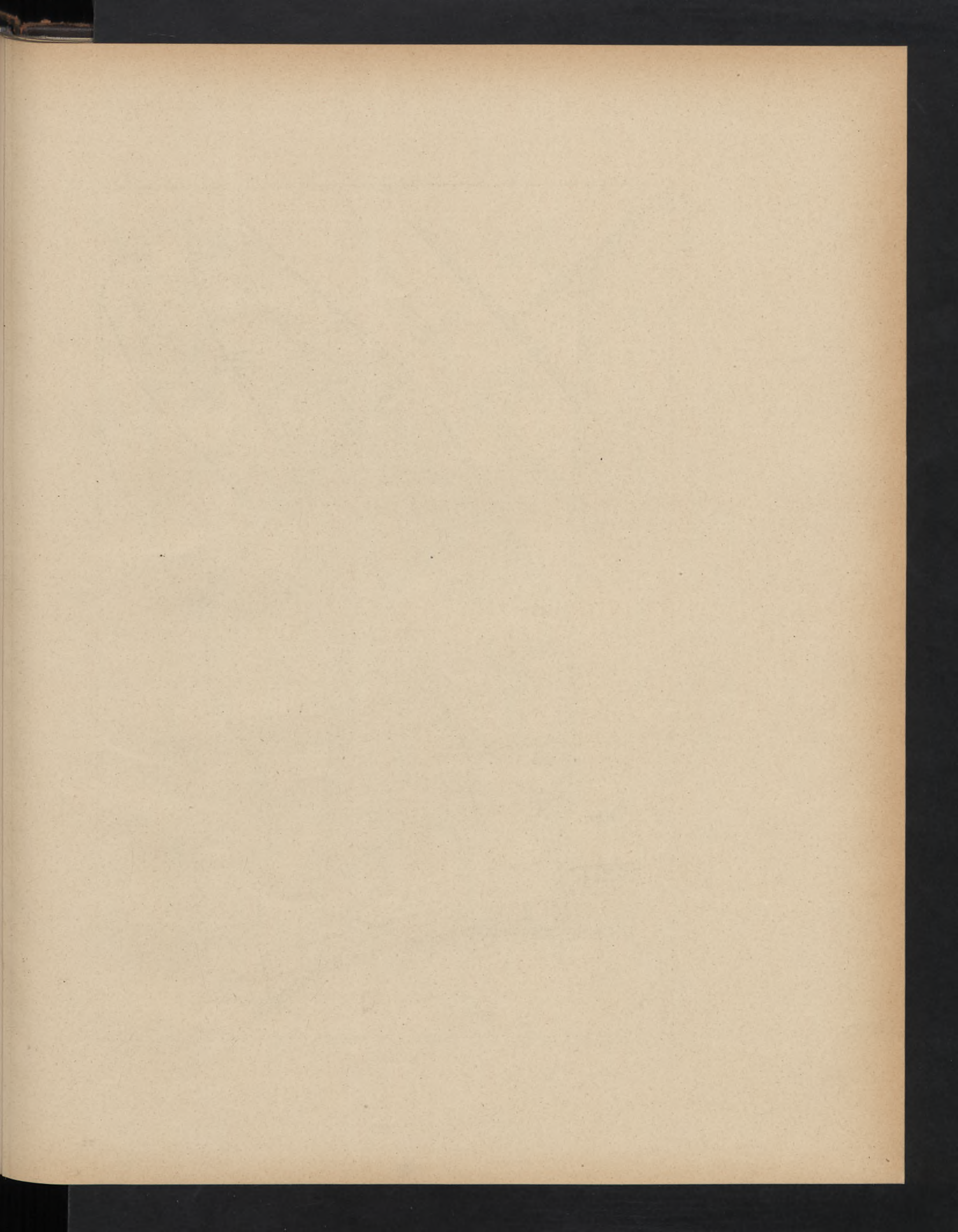


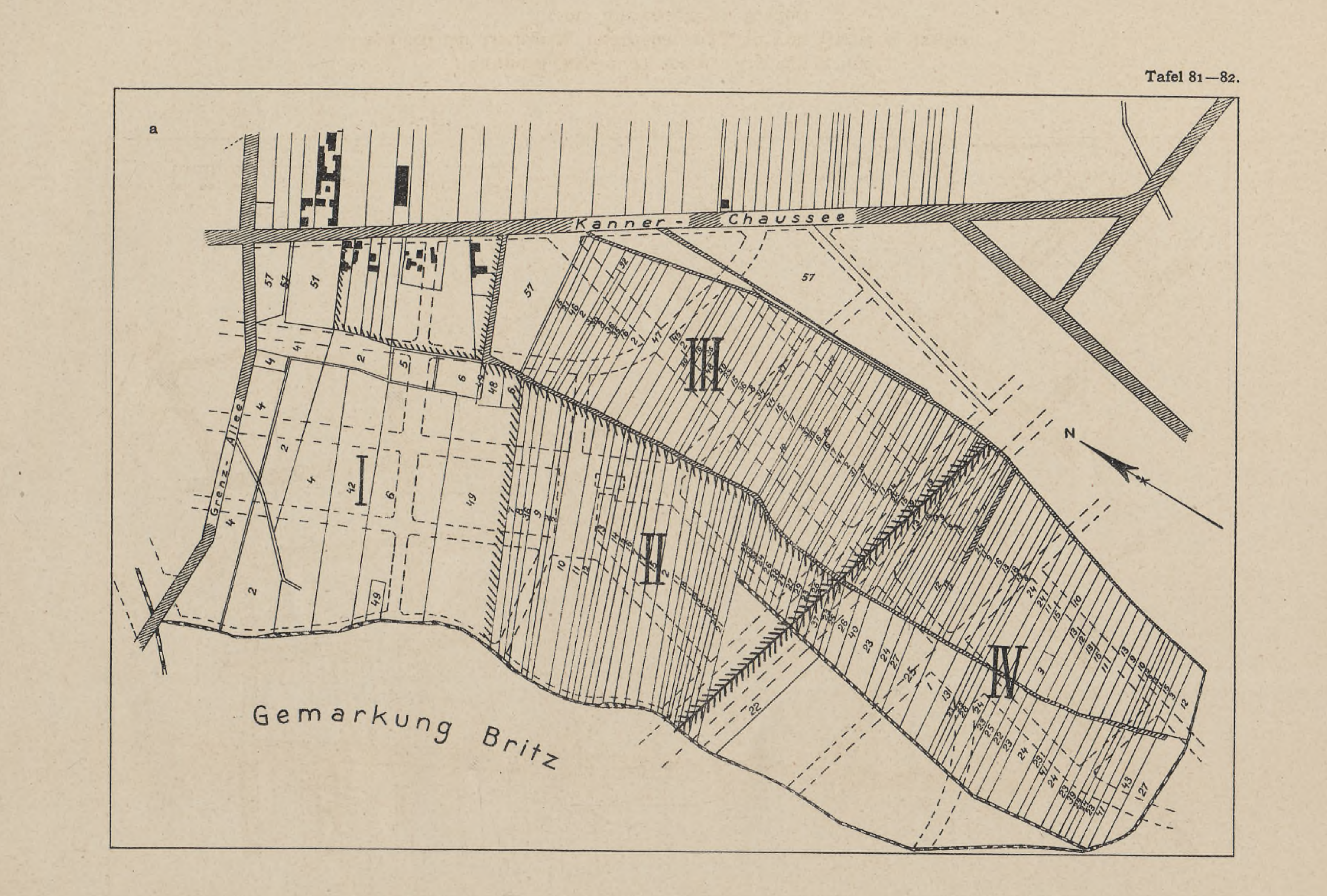
Wettbewerbsentwurf: „Über Berg und Tal“ von H. Jansen, Berlin.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.






a
Kanner - Chaussee
Grenz - Allee
Gemarkung Britz
N
I
II
III
IV

b

Känner - Chaussee

Grenz-Allee

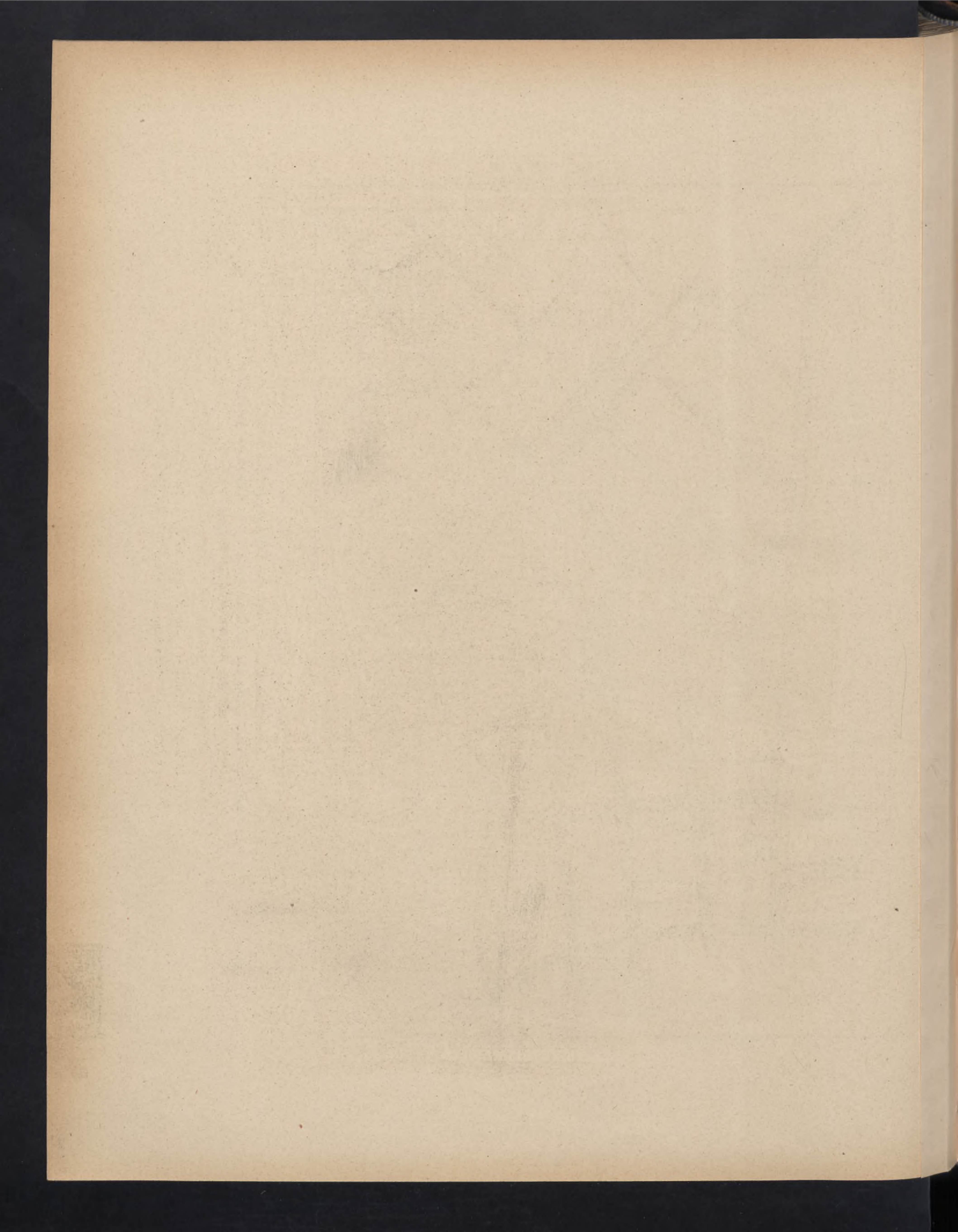
Teltow-Kanal

Gemarkung Britz

100 50 0 100 200 300 400 M.

Grundstücksplan a) vor der Umlegung und
b) nach der Umlegung mit Bebauungsplan von Härtel & Jeschal,
für die Rüsterlaake in Rixdorf.



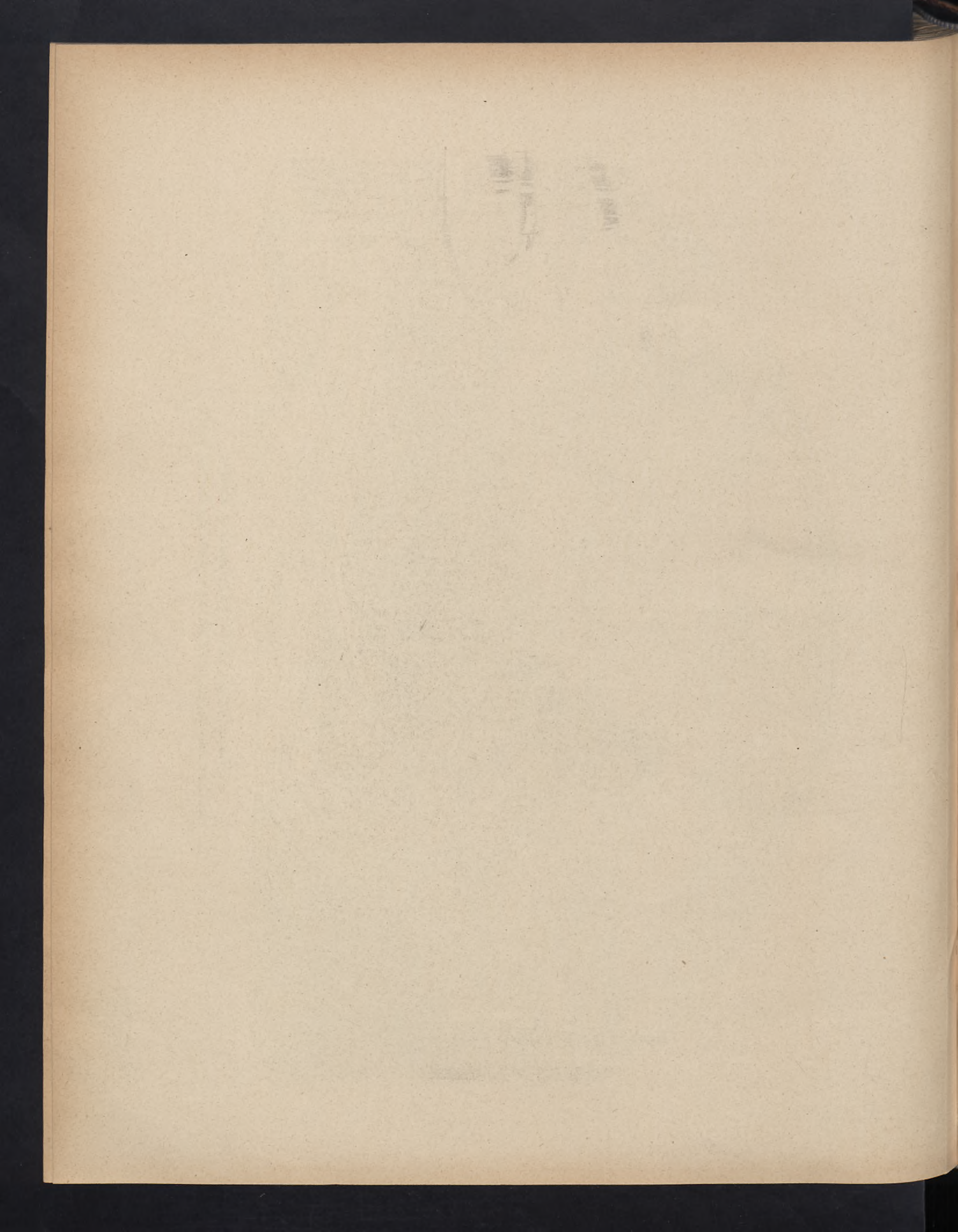


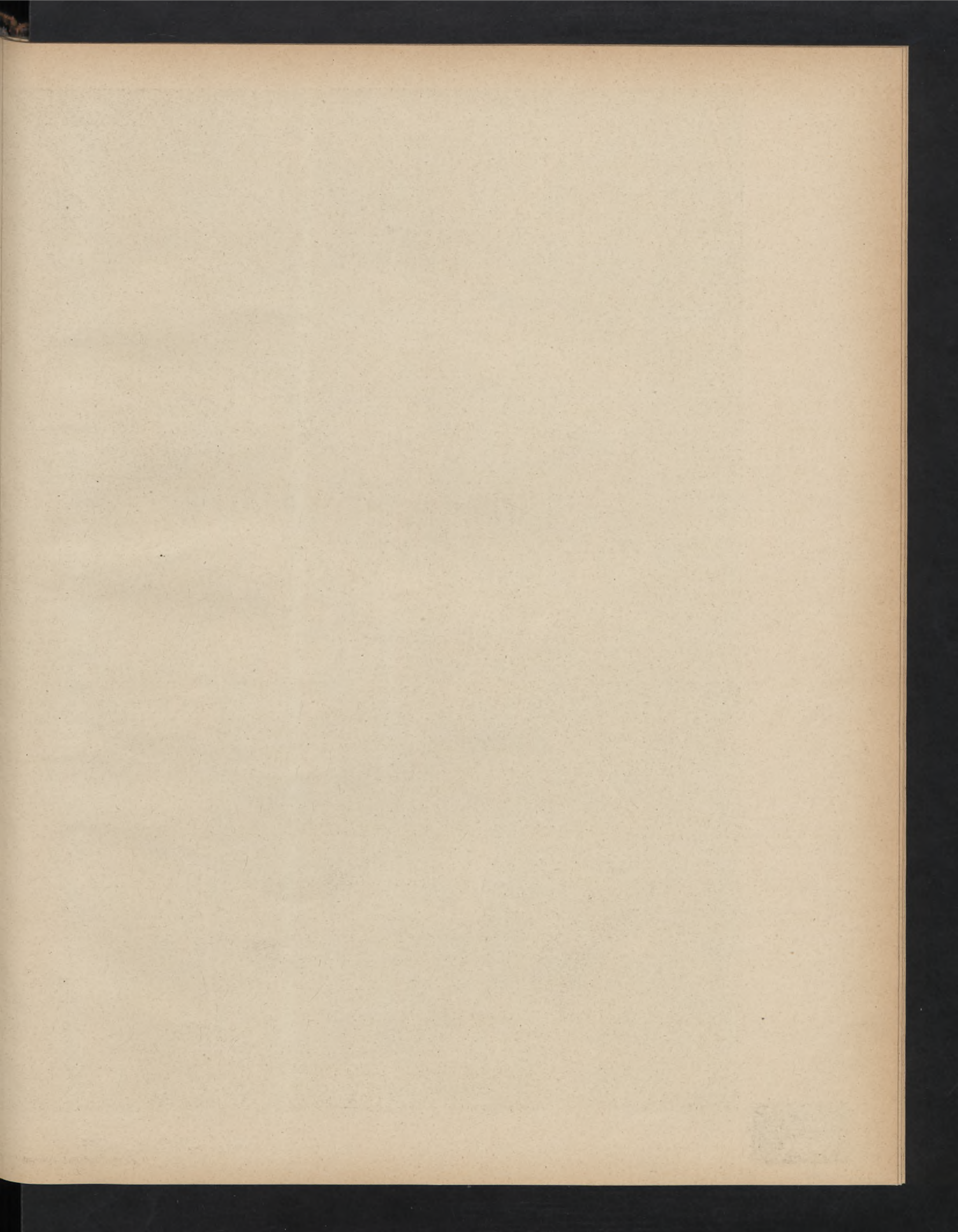
Bebauungsplan für die Rüsterlaake in Rixdorf.

Schaubild einer Doppelplatzanlage von Architekt Rockstrohen, Berlin.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Neuer Bebauungsplan für die Gemeinde Oppau.

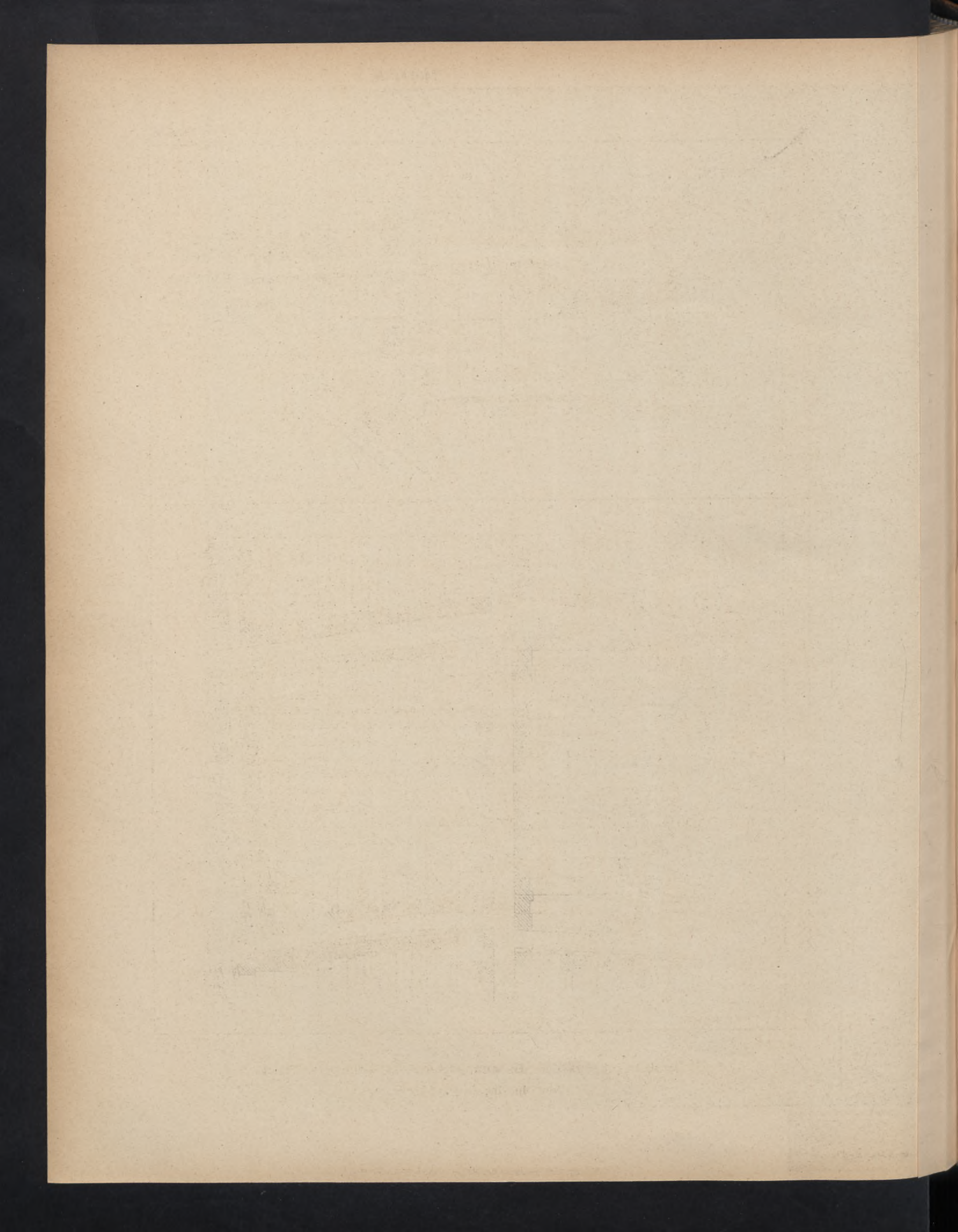
Von Dipl.-Ing. Heyd, Darmstadt.

Unten rechts bisheriger Bebauungsplan.

Da, wo in dem neuen Bebauungsplane Vorgärten vorgesehen sind, ist dies durch eine zur Baufluchtlinie parallel gezogene Linie angedeutet und zwar teils an beiden Straßenseiten, teils nur an einer Seite.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



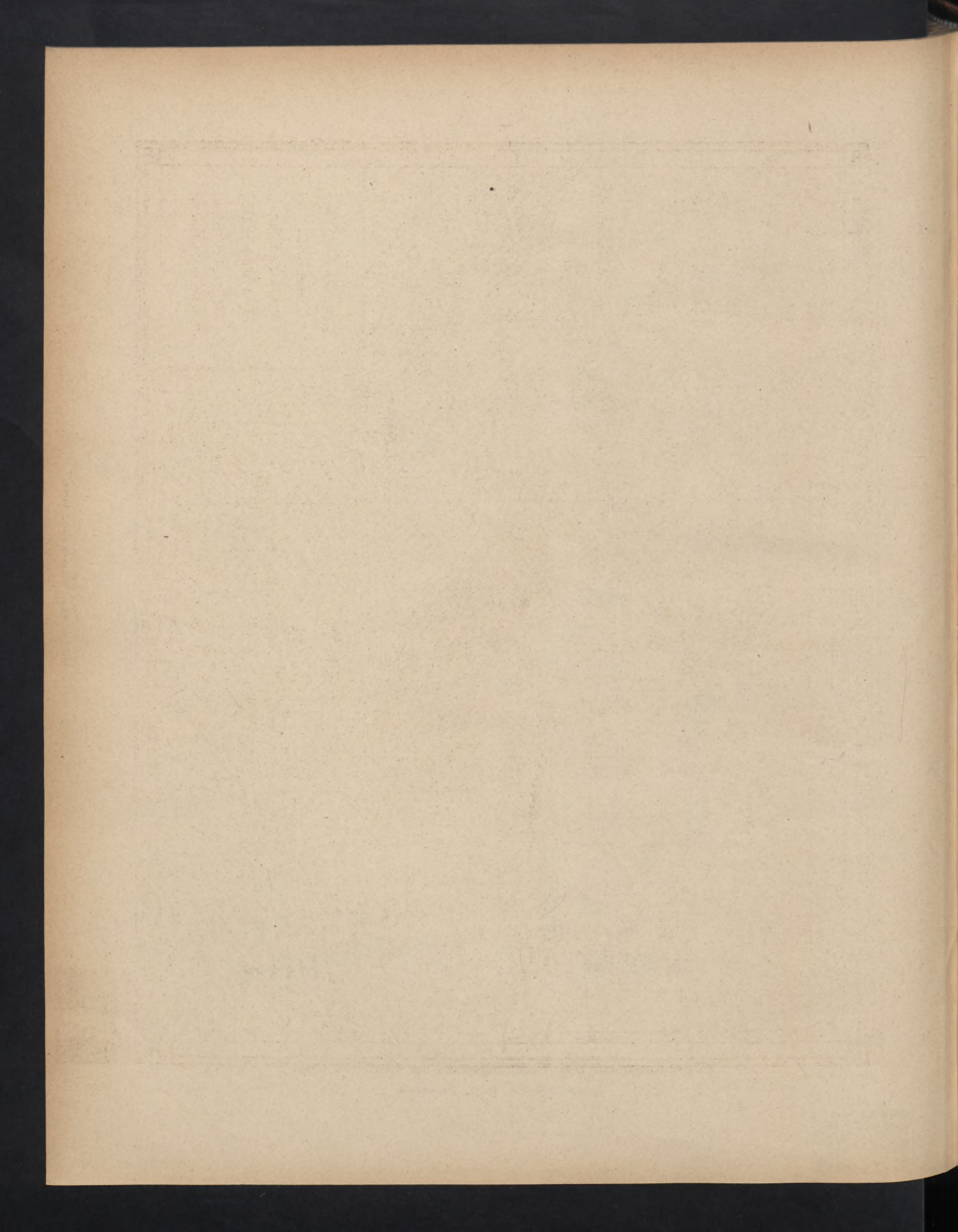
Schule
Pfarrhaus
Kirche
N
0 5 10 20 30 40 50 100M.

Einzelheiten aus dem Bebauungsplane der Gemeinde Oppau.

Von Dipl.-Ing. Heyd, Darmstadt.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

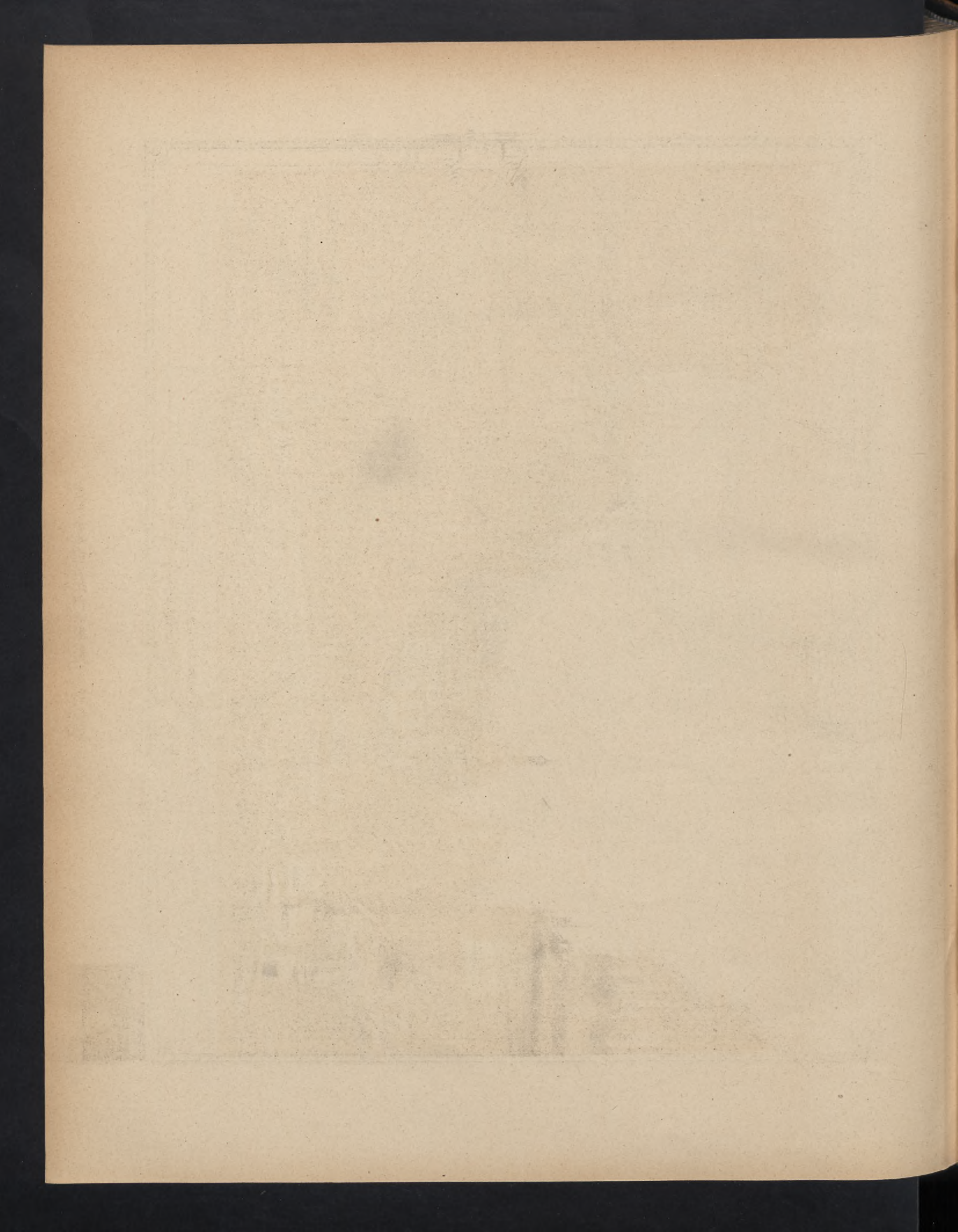


Landhaussiedelung
Zuckerschale
in Schreiberhau
im Riesengebirge.

Architekt: C. Weyrich,
Hirschberg (Schlesien).



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

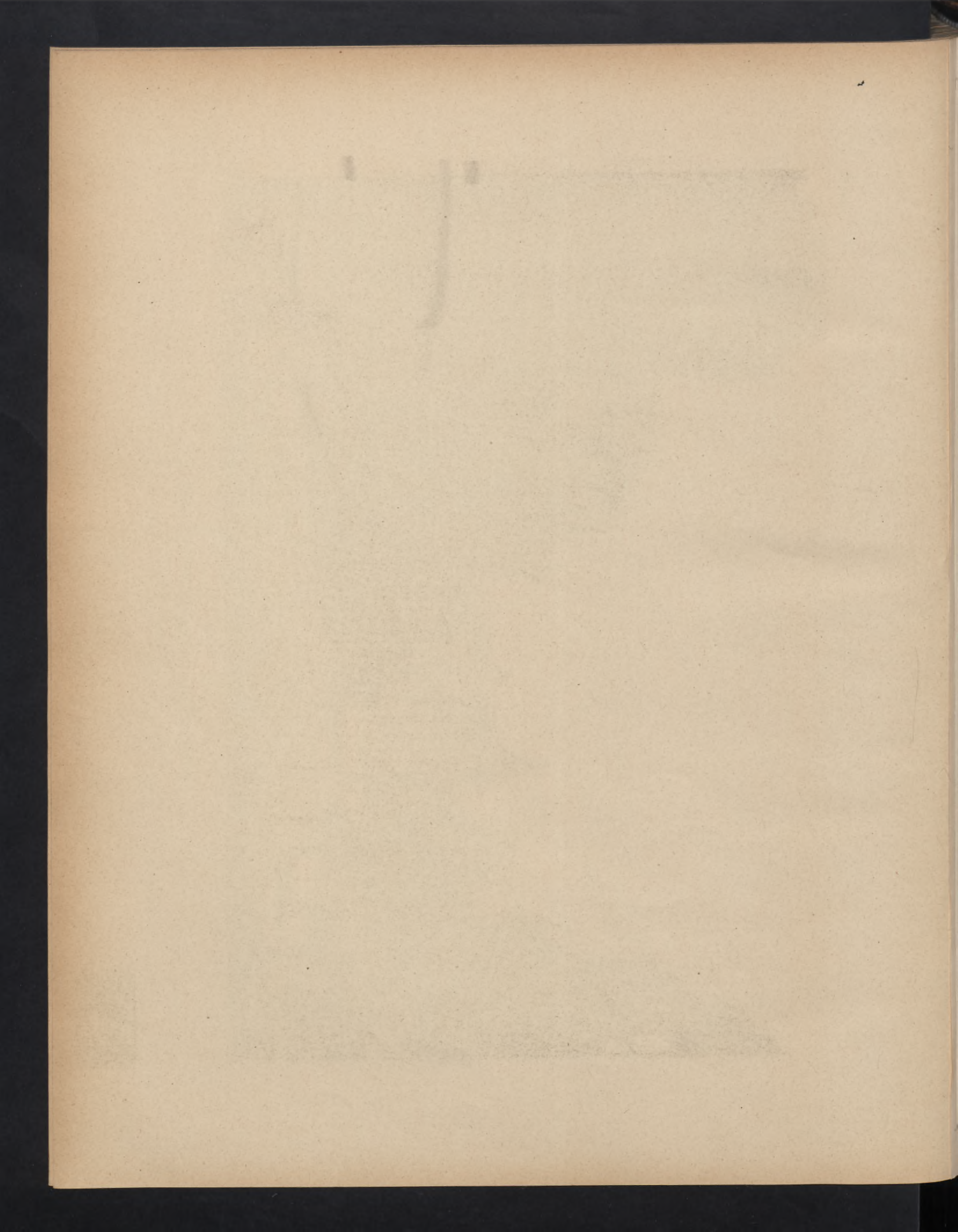


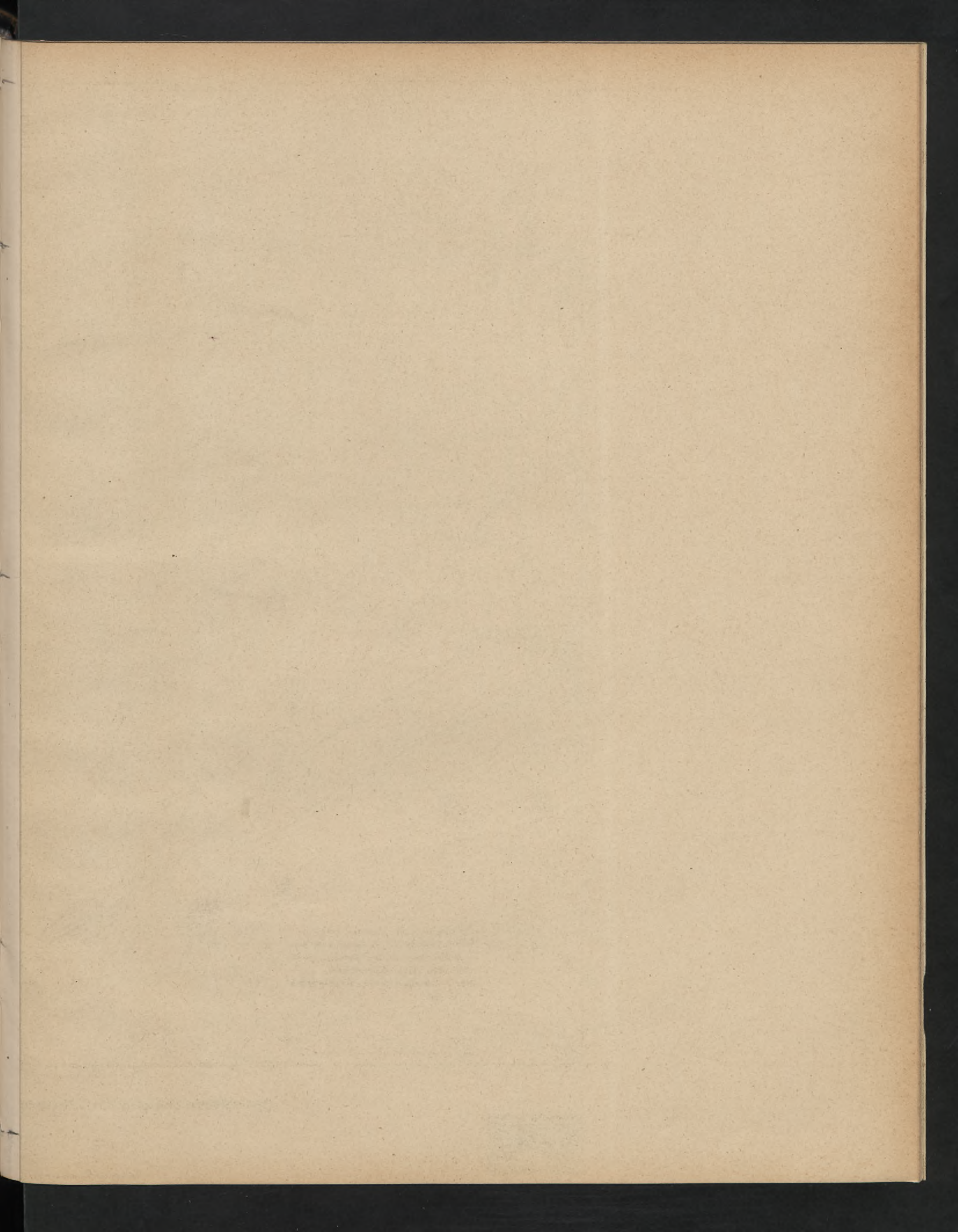
Straßenbild aus Aachen am Kapuzinergraben.

Naturaufnahme.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Sonnenberg

Gem. Sonnenberg

Gem. Bierstadt

Gem. Dotzheim

Dotzheim

Gemark. Biebrich-Mosbach

Gem. Erbenheim

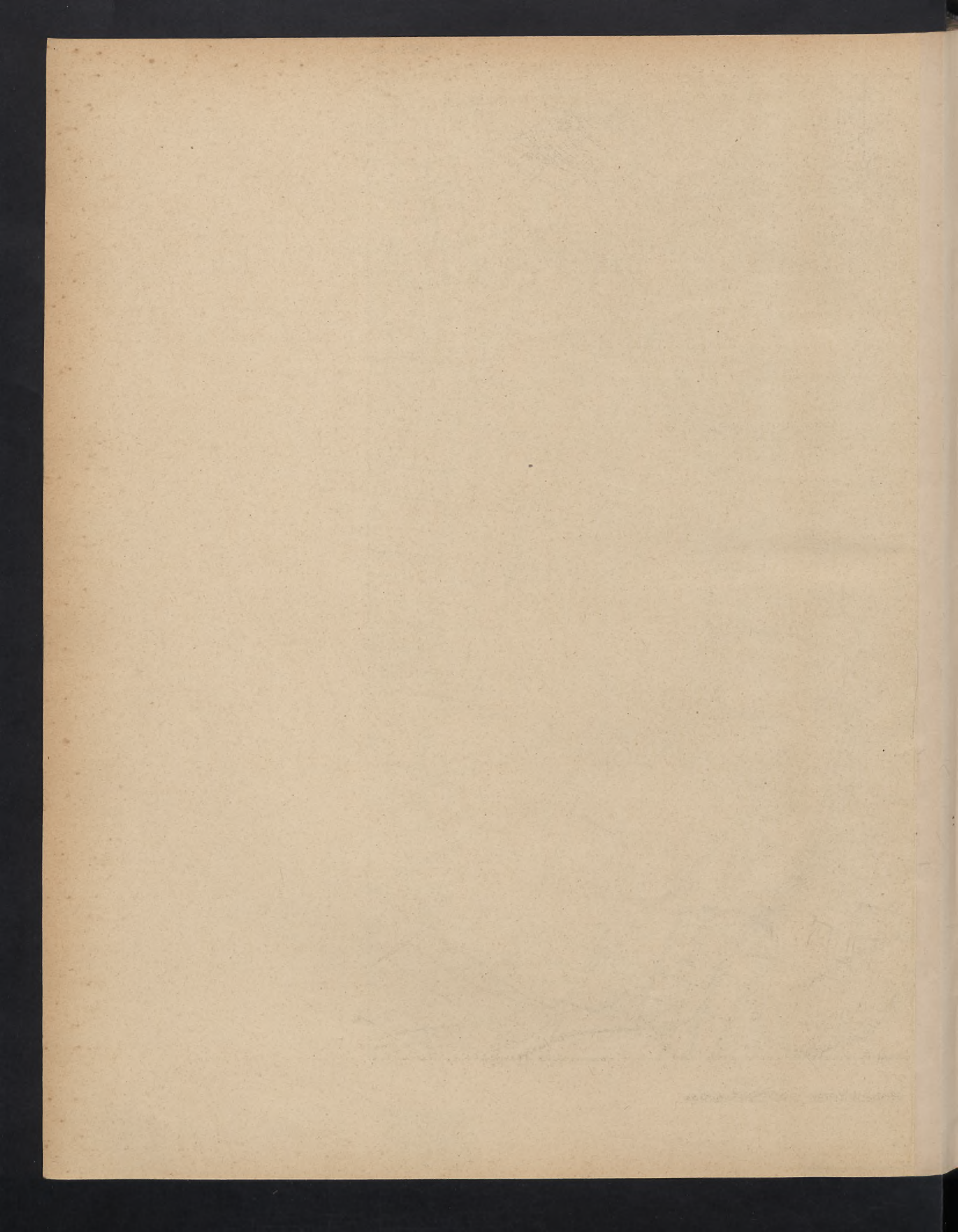
× × × × Alte Hauptverkehr (Vororts-) Straßen.
○ ○ ○ ○ Neue Schrägstraßen zu neuen Verkehrsmittelpunkten und zur Verbindung mit den alten Hauptverkehrstraßen.
— — — — Neue Verbindungsstraßen zwischen Höhe und Tal.

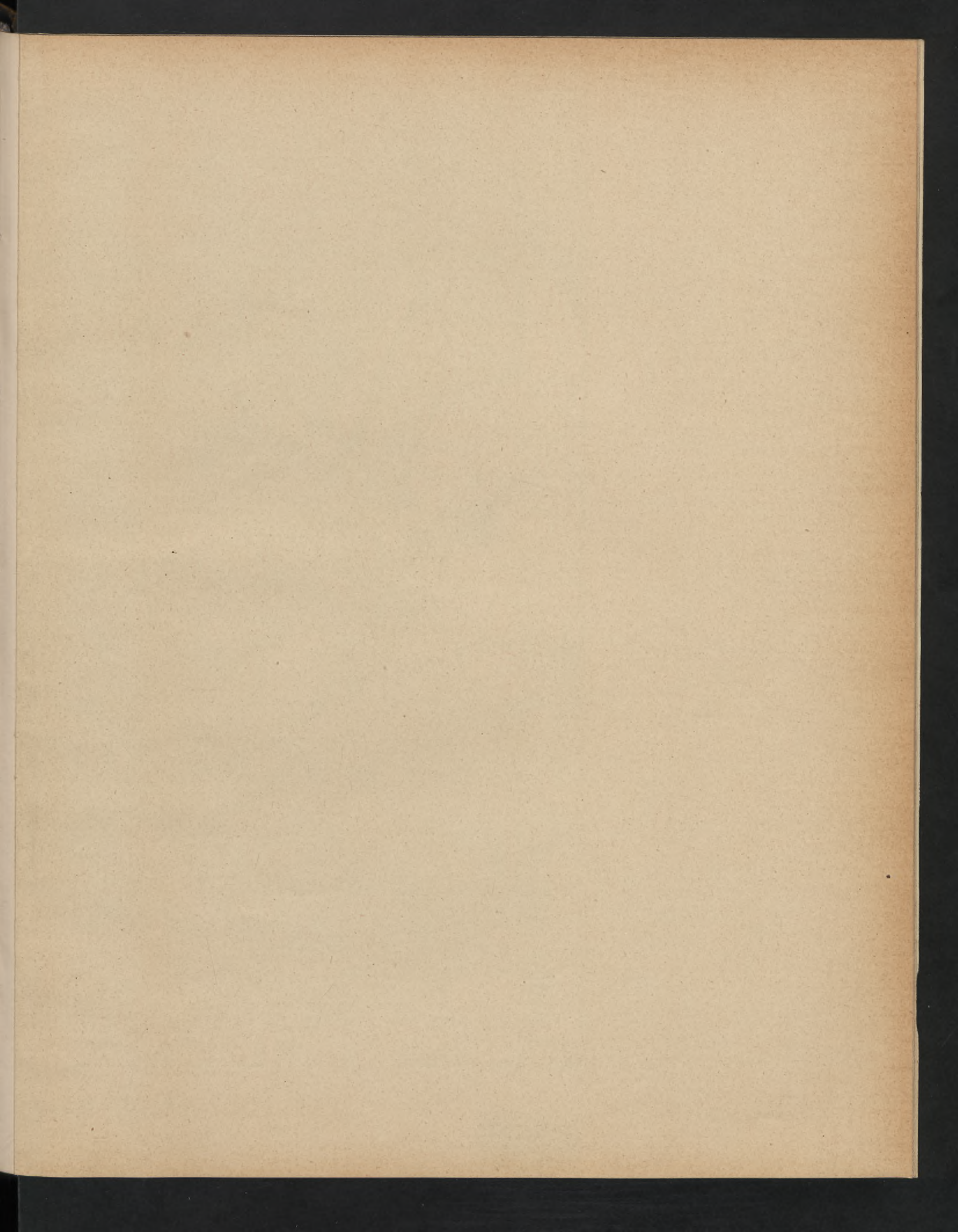
0 100 500 1000 M.

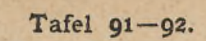
Generalbebauungsplan für Wiesbaden — Höhenkurven und Straßenzüge.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Sonnenberg

Gem. Sonnenberg

Gem. Bierstadt

Dotzheim

Gem. Dotzheim

Gem. Erbenheim

Gemark. Biebrich-Mosbach

Gewerbliche Betriebsstätten zum § 41 der Bauordnung vom 6. Februar 1905

× × × × Zone I, Teile der Baugebiete I bis IV, V und VII.
○ ○ ○ ○ „ II, „ „ „ III, IV und V.
× ○ × ○ „ III. „ „ „ I bis VIII umfassend.

A. Geschlossene Bauweise.

Baugebiet I. (enge Bauweise) schwarz gekennzeichnet.
„ II. (mittlere Bauweise) hellgrau gekennzeichnet.
„ III. (weitere Bauweise) violett gekennzeichnet.

B. Landhausviertel.

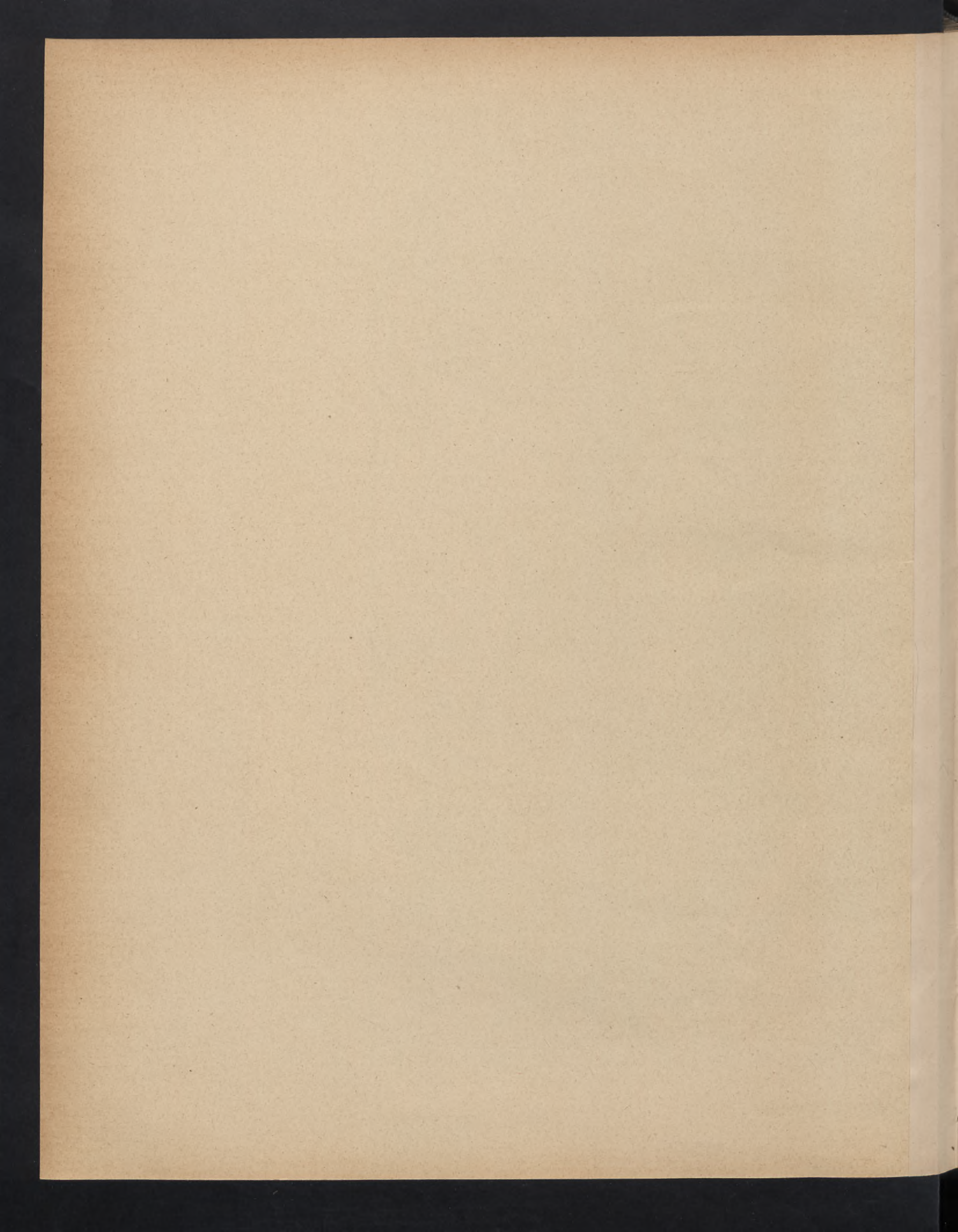
Baugebiet IV. (halboffene oder Gruppenbebauung) blau gekennzeichnet. § 43.
„ V. (enge offene Bebauung) braun gekennzeichnet. § 44.
„ VI. (mittlere offene Bebauung) dunkelgrün gekennzeichnet. § 45.
„ VII. (weite offene Bebauung) hellgrün gekennzeichnet. § 46.
„ VIII. (besondere Bauweise) rötlich gekennzeichnet. § 47.

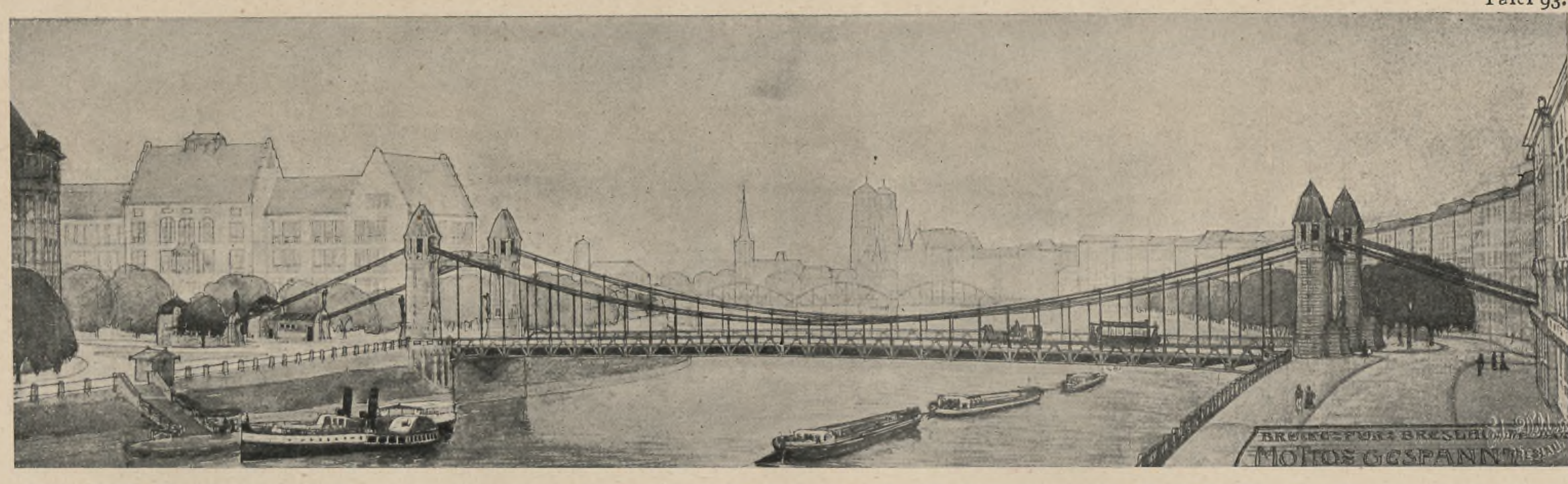
0 100 500 1000M.

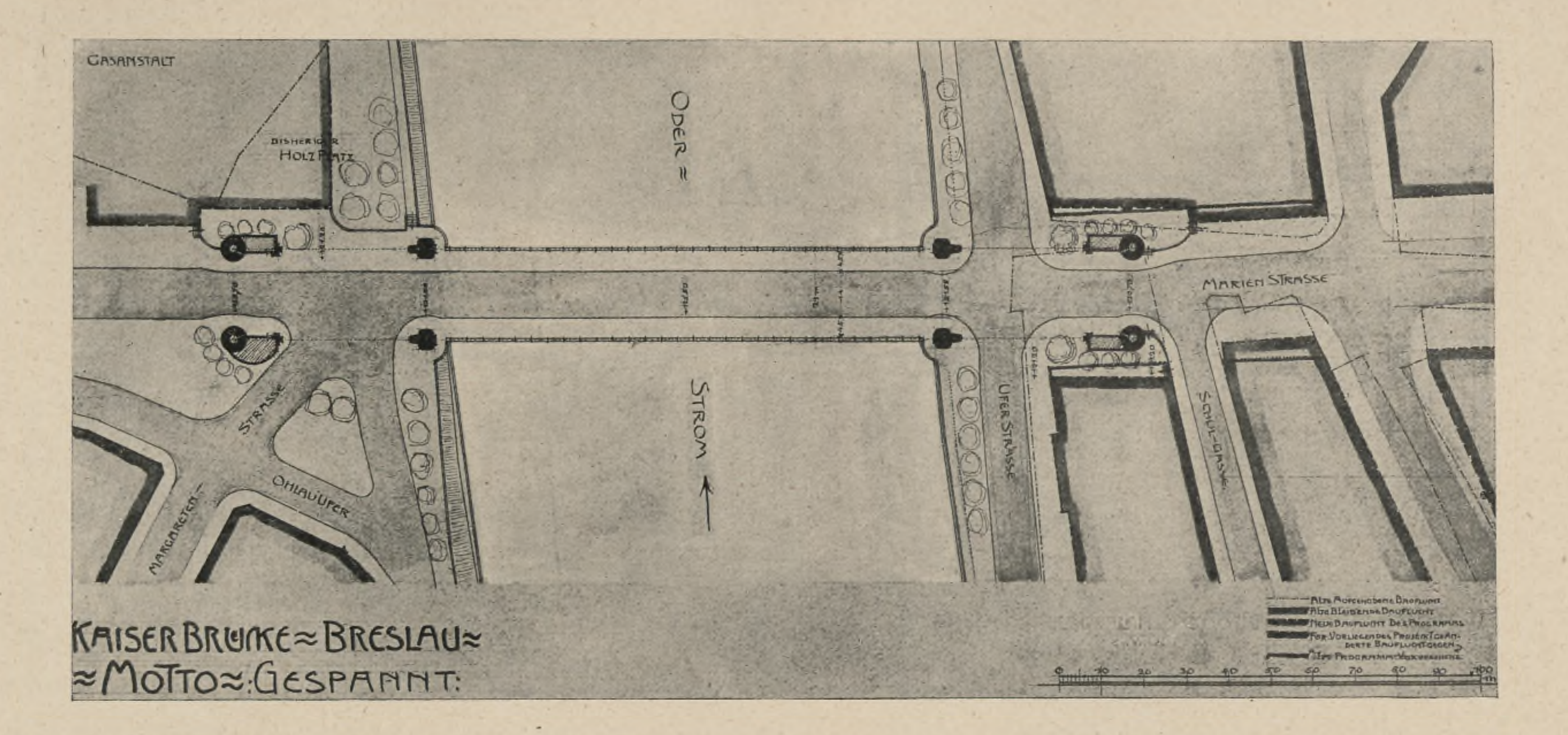
Generalbebauungsplan für Wiesbaden — Baugebiete.



Verlegt und gedruckt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





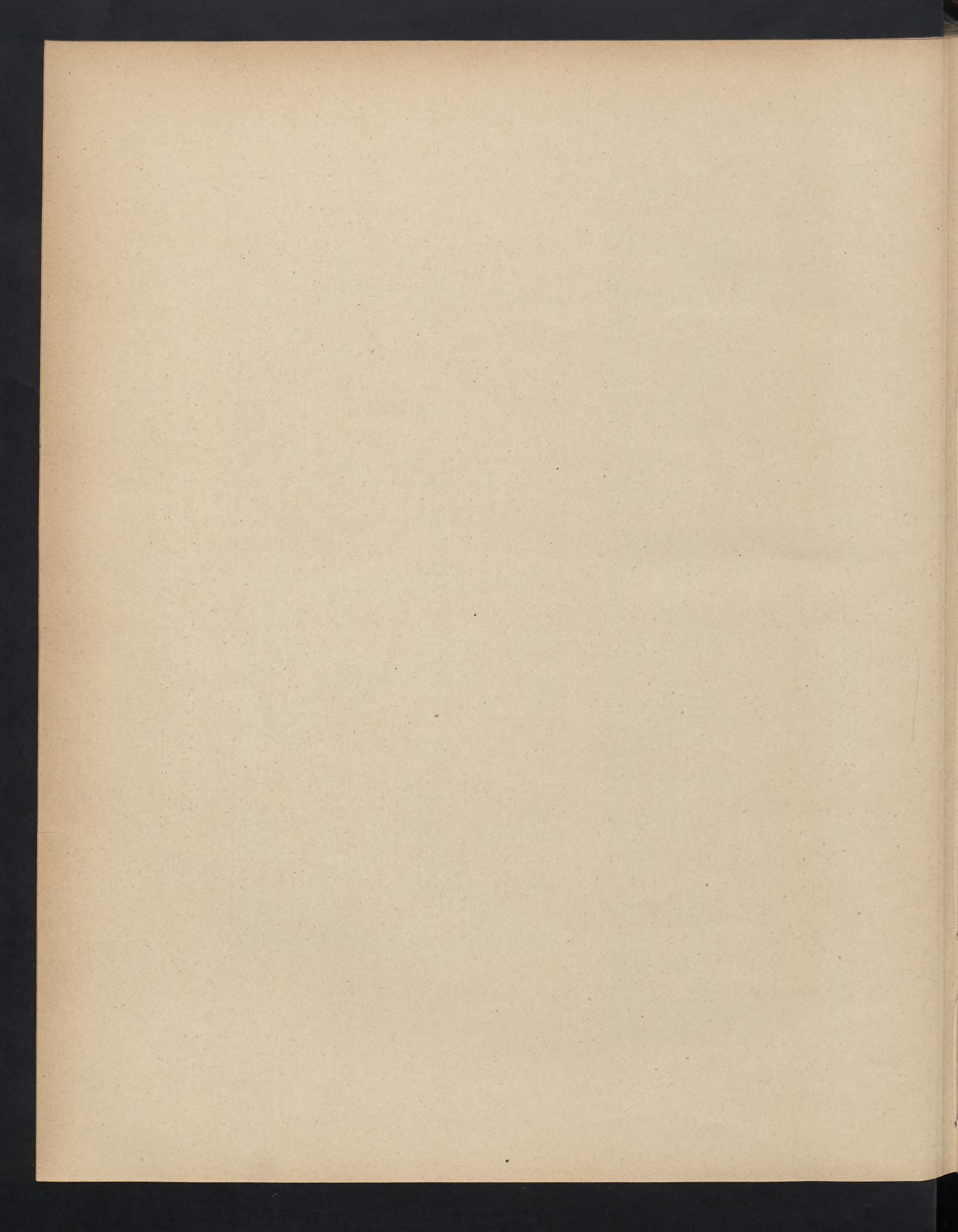


Kaiserbrücke zu Breslau. Wettbewerbsentwurf — I. Preis.

Architekt: Martin Mayer, Hamburg und Ingenieur: Rob. Weyrauch, Stuttgart.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



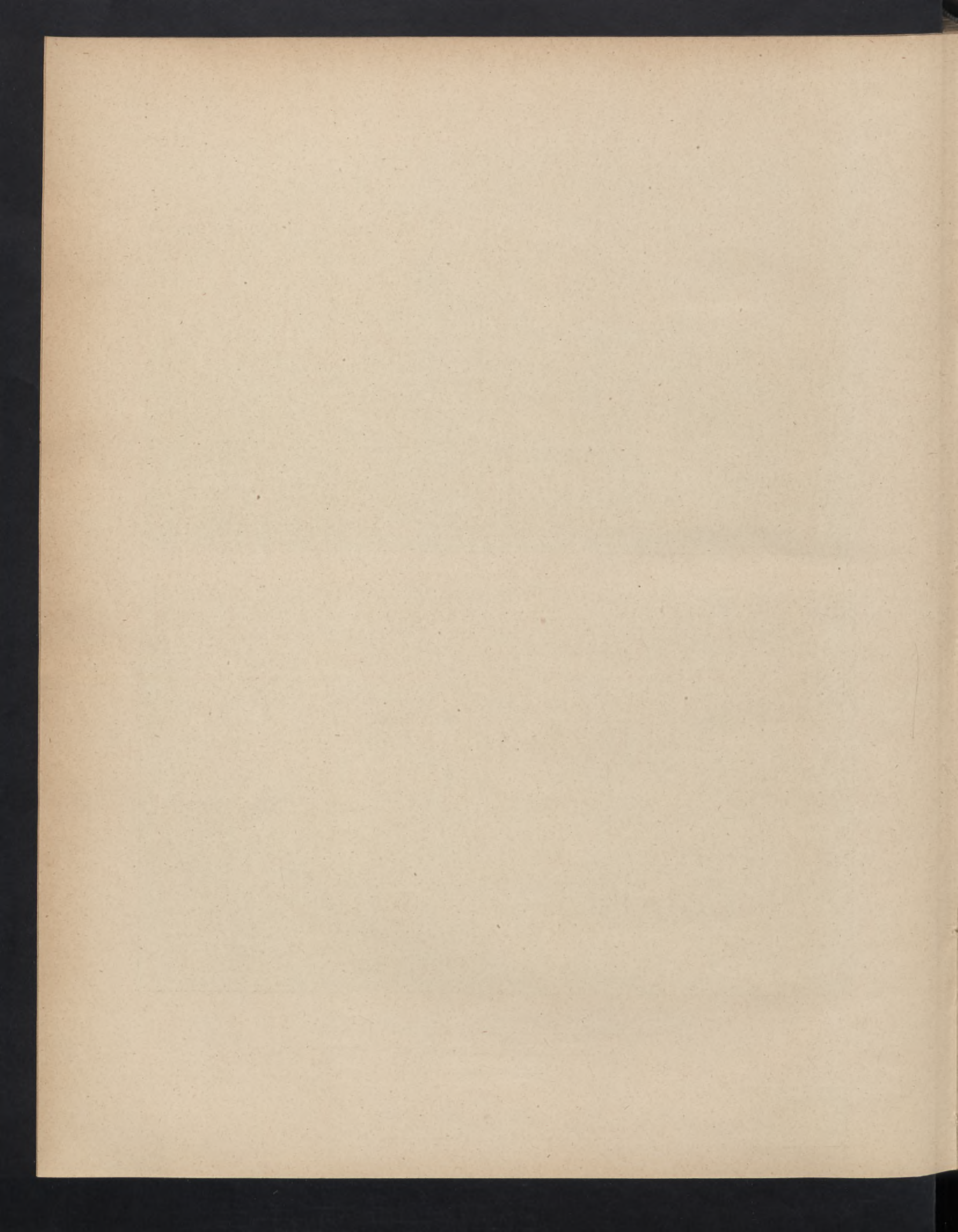
a) Swinemünder Brücke und b) Borsigsteg in Berlin.

Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

Naturaufnahmen.



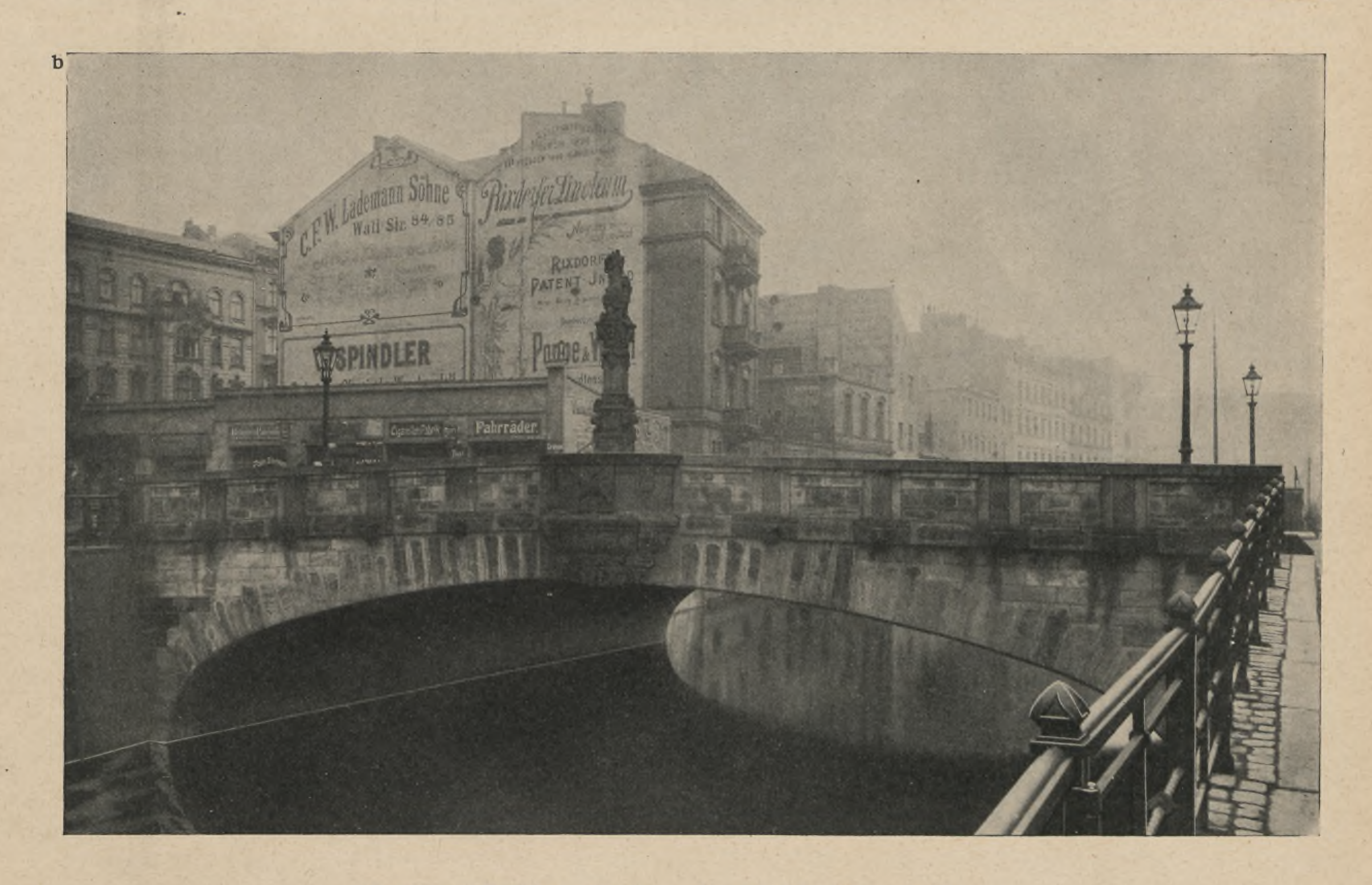
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



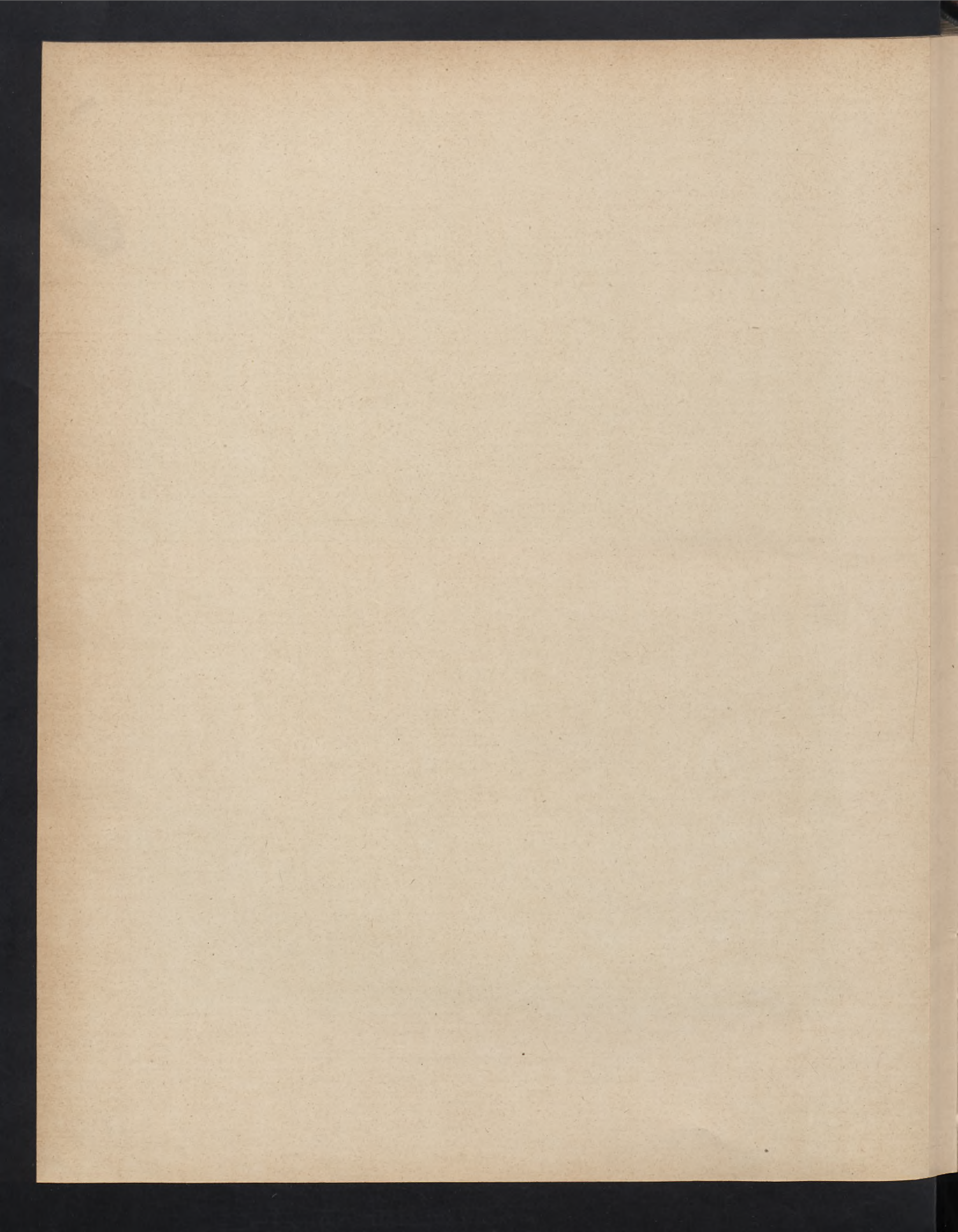
a) Oranienbrücke, Berlin. Architekt: Bruno Schmitz.

b) Roßbrücke, Berlin. Architekt: Ludwig Hoffmann.

Naturaufnahmen.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Rheinbrücke zu Basel. Architekt: Friedrich von Thiersch, München.

Aufnahme vom bauleitenden Ingenieur E. Gutzwiller-Basel.

Ausgeführt von der A.-G. Alb. Buß & Co. in Basel und Phil. Holzmann & Co., Frankfurt a. M.

10./11. 1902—11./11. 1905.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

